BATAILLES & BLINDÉS

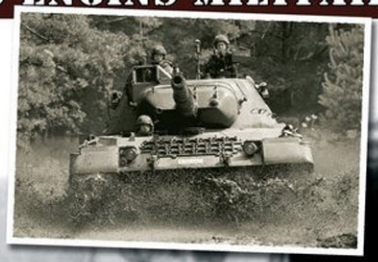
BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +20 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°16



L'ARME BLINDÉE BELGE, DE 1946 À AUJOURD'HUI

LA « SAINT LOUIS » EN PROVENCE

B1 Bis, VARIATIONS SUR UN THÈME

SAGA D'UN "WIKINGER" SUR L'OSTFRONT

OU LES MÉMOIRES D'UN CHEF DE CHAR

1942

LES YEOMANRIES EN NORMANDIE

Batailles & Blindés n°16
Bimestriel / Octobre-Novembre 2006
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

N°1

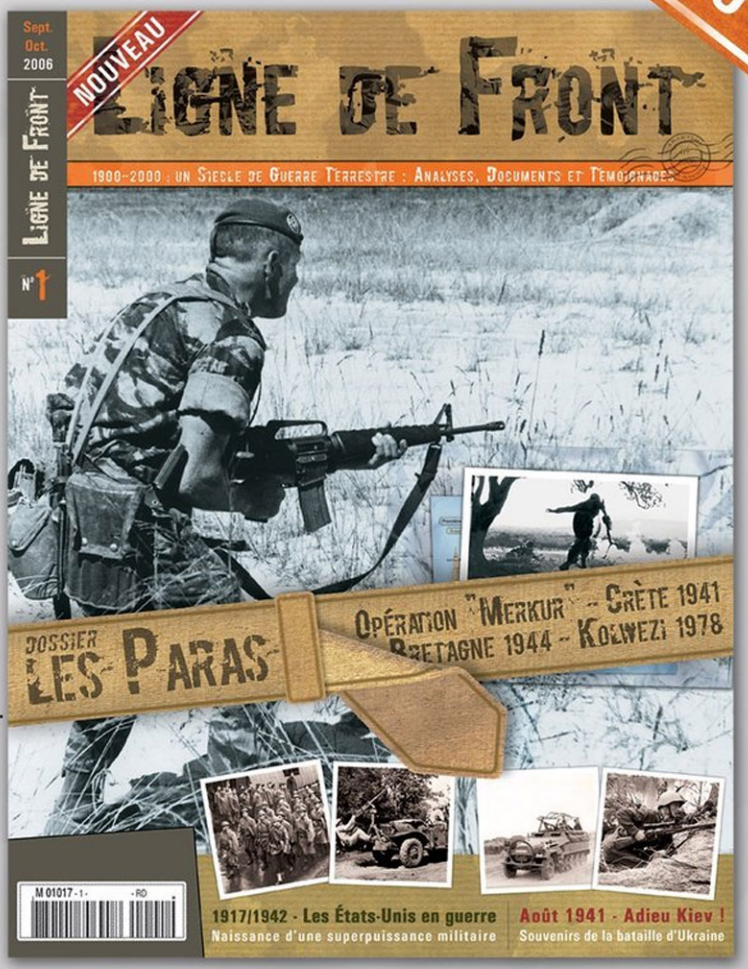
AU SOMMAIRE DE CE NUMERO DE LIGNE DE FRONT :

- **Des articles "hors dossier" :**
  - **Les Etats-Unis en guerre.** 1917-42, naissance d'une superpuissance militaire.
  - **Adieu Kiev !** Souvenir de la bataille d'Ukraine.

- **Un dossier complet sur le thème des "Paras" :**
  - **Crète 1941** - Opération "Merkur".
  - **More Majorum !** 1978, le REP saute sur Kolwesi.
  - **Eugène Bosson.** Un SAS au service de sa majesté.

- **Une section "Documentation" :**
  - *L'amphi :* Principes de commandement d'une Panzer-Grenadiere Kompanie.
  - *2e Bureau :* Divisions d'infanterie françaises et allemandes 1914/1939.
  - *3e Bureau :* La planification anglo-saxonne en Méditerranée en 1943.

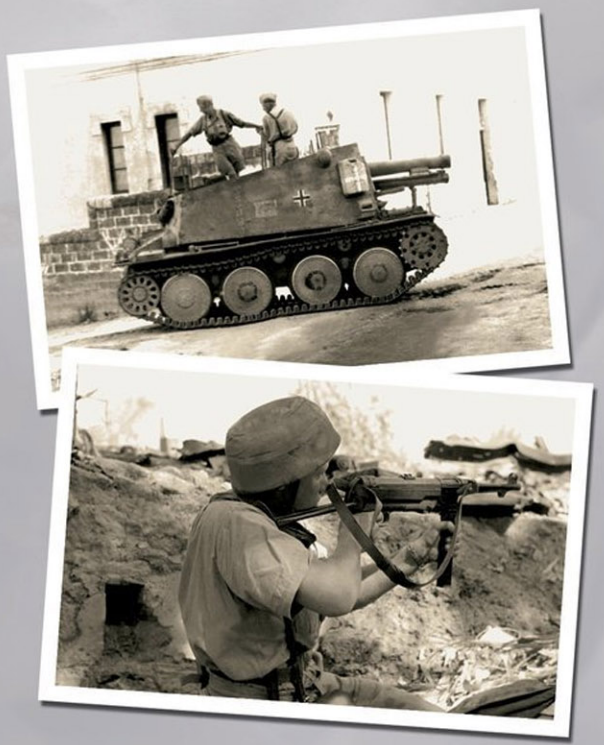
Ainsi que de nombreux encadrés, des brèves, etc...



ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

N°2

DANS LE PROCHAIN NUMERO DE LIGNE DE FRONT :



LA BATAILLE DE SICILE

EN KIOSQUE LE 25 OCTOBRE 2006

Caraktère - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - France / Tél : 04 91 41 83 03

Et hop ! Encore un numéro bouclé dans la joie et la bonne humeur et avec toujours autant de passion ; même si, pour le coup, je recommence à nous sentir un peu à l'étroit dans nos 84 pages ! Si l'on m'avait dit, il y a désormais plus de trois ans, alors que je mettais la touche finale au n°1, que mon « petit » magazine connaîtrait autant de succès et susciterait un tel intérêt auprès de vous, chers lecteurs, je ne l'aurai pas cru ! Vous l'aurez compris, « Batailles & Blindés » se porte comme un charme et ce ne sont pas les idées qui manquent pour vous proposer des thématiques originales ! Seul regret, un courrier des lecteurs tournant « au ralenti », dommage. Je vais donc utiliser l'espace de l'édito pour répondre aux rares questions posées à la rédaction ces dernières semaines.

Que devient « Trucks and Tanks » ? Je l'avais déjà évoqué dans ma bafouille du n°15, TnT n'est pas une collection mort-née, loin s'en faut ! De fait, nous travaillons sur une version améliorée de nos brochures principalement dans le but de pouvoir les diffuser en kiosques et maisons de presse car nous nous sommes rendus compte que la commercialisation via quelques librairies n'était pas une solution satisfaisante pour nombre d'entre-vous. Je vous demande donc encore un peu de patience – quelques mois tout au plus – car, bientôt, vous retrouverez les TnT dans une formule « surblindée ».

Pourquoi certaines rubriques de « Batailles & Blindés », dont « Panzer Projekte », ne sont-elles plus au sommaire depuis quelques numéros ? « 24x36 » et « Panzer Projekte » ne sont pas des rubriques récurrentes. Autrement dit, nous ne les publions que lorsque les articles programmés nous en laissent la possibilité ; tout est une question de place. Toutefois, il y a de fortes chances pour que vous retrouviez « Panzer Projekte » dès le n°17.

Pourquoi scinder certains articles en deux parties ? Je suis tenté de répondre qu'il s'agit là aussi d'une problématique de place. Je souhaite proposer un programme varié répondant aux goûts de la plupart d'entre-vous, aussi, suis-je régulièrement contraint de passer des « papiers » en deux parties car, dans le cas contraire, cela nous obligerait à supprimer un rédactionnel du sommaire ; que penseriez-vous alors d'un « Batailles & Blindés » ne comportant que quatre articles ?! Par contre, et je ne le répéterai jamais assez, il ne s'agit en rien d'une démarche commerciale visant à « rendre captifs » nos lecteurs (beurk...) !

Sur ce, bonne lecture à tous ! Quant à moi, je fonce travailler sur le second numéro de « Ligne de Front » !

Yannis Kadari

Batailles & Blindés numéro 16
Octobre – Novembre 2006
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaire à la rédaction : C. Valence - V. Bernard
Infographie : A. Gola - A. Giancaterina - Paul Verwicht

Conseillers à la rédaction :
H. Cance - A. Misner - C. Gillono - B. Collin - H. Wenkin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE BEB 16

4 Croisade en Provence pour la division "Saint Louis"

Dans l'immédiat après-guerre, l'épopée des « Leclerc » a occulté le reste de la participation française à la libération de la métropole. Ce texte, consacré à la 1e DB en Provence, à l'été 1944, « corrige » cet état de fait en nous permettant de découvrir le travail abattu par les tankistes de l'Armée B.

14 Saga d'un *"Wikinger"* sur l'*Ostfront* (1e partie)

À l'inverse d'autres unités cuirassées des *Waffen-SS*, la *« Wiking »* sera exclusivement engagée sur l'*Ostfront*. Plutôt que d'évoquer le parcours de la division à la façon d'un journal de marche, nous avons préféré donner la parole à un *« Wikinger »*, Karl Jauss, qui combattit à bord d'un *Panzer III* puis d'un Panther de 1942 à 1945.

30 B1 bis, variations sur un thème

Le B1 bis fut fabriqué de 1937 aux derniers jours de juin 1940. Char dont le type avait pu être stabilisé grâce aux commandes de B1 et entrepris dans une ambiance de guerre, on pourrait penser qu'il fut fabriqué en série sur un modèle unique. Il n'en est rien comme le montre cet article technique de Jean-Pierre Valantin.

40 Les Yeomanries en Normandie

De parents britanniques, c'est en France que John Chambers voit le jour en 1923. En 1940, il rejoint la résistance avant de quitter le pays pour gagner la Grande-Bretagne où il s'engage au sein du *3rd County of London Yeomanry*. C'est à bord d'un Sherman Firefly qu'il revient en France, en Normandie, le 7 juin 1944.

48 L'Arme blindée belge de 1946 à aujourd'hui

Durant la Seconde Guerre mondiale, des accords militaires existent entre la Belgique et Londres. Bien que ceux-ci subsistent après-guerre, la création de l'OTAN change la donne pour l'Armée belge qui participe à la protection de l'Europe occidentale face au Pacte de Varsovie. Dès lors, le partenaire n°1 de Bruxelles est Washington.

66 Guerre Iran-Irak (suite & fin)

À l'été 1982, comme leurs homologues irakiens un an plus tôt, les dirigeants iraniens sont persuadés que l'entrée de leurs troupes en territoire ennemi suffira à faire s'effondrer le régime baasiste. Forte de ses récentes victoires et de ses certitudes, Téhéran repousse une résolution de l'ONU demandant un cessez-le-feu.

80 *Fiche de lecture n°7* : « Le mythe de la guerre-éclair »

Prochain numéro de Batailles & Blindés en kiosque le 25 novembre !
Suite & fin de la "Wiking" – Qui a tué le Tiger ? – Les premiers tanks anglais – Camouflage des B1 bis – *StuGe* & Panther

PAR VINCENT BERNARD

CROISADE EN PROVENCE
POUR LA DIVISION « SAINT LOUIS »

L'épopée de la division Leclerc qui, de Normandie à Berchtesgaden en passant par Paris et Strasbourg, participe à la grande bataille contre l'Allemagne a été maintes fois célébrée. Cette aventure a quelque peu occulté, convenons-en, le reste de la participation française à la libération de la métropole comme les opérations de l'armée B en Italie. Parmi le grand public, qui se souvient aujourd'hui que, au moment où les Alliés s'apprêtaient à débarquer en Normandie, des troupes françaises entraient dans la ville éternelle après avoir été victorieuses sur les pentes rocailleuses du Monte Cassino ? Qui se souvient aussi que, au moment où les Alliés achevaient victorieusement la difficile et meurtrière bataille de Normandie, des forces américano-françaises entamaient la libération du quart sud-est de la France ? Qui se souvient enfin que, au moment où les Sherman des « Leclerc » entraient dans Paris, d'autres soldats français, parmi lesquels ceux d'une division blindée moins « médiatisée », libéraient Toulon et Marseille ?

Dans les environs immédiats de Marseille, une batterie de *8,8cm* sabotée par les Allemands, est investie par des soldats français de l'Armée B. ECPA-D

22 août 1944 : Le premier char français, appartenant au 2e Cuirassiers, arrive à 19h00, dans les rues de Marseille, où les combats de libération de la ville dureront six jours. Ce M4A4 passe au ralenti devant l'entrée monumentale du palais Longchamp érigé sous Napoléon III. Il s'agit de l'édifice le plus prestigieux du Second Empire à Marseille, construit par l'architecte de Notre-Dame de la Garde et de l'École des Beaux-Arts, Henry Espérandieu. ECPA-D

De prime abord, sur le plan des symboles, il est vrai que le destin de la 1e division blindée, constituée en 1943 en Algérie, ne peut guère soutenir la comparaison avec celui de sa célèbre homologue. Formée à partir de la brigade légère mécanique ayant participé à la campagne de Tunisie, la division rassemble des troupes qui n'ont pas connu les « temps héroïques », époque où seule une poignée de Français libres avait refusé la défaite du printemps 1940. Comme en témoignent ses différentes composantes, dont quatre régiments de chasseurs d'Afrique et plusieurs bataillons de zouaves, la 1e DB est issue des forces de l'Armée d'armistice stationnées en Afrique. Rappelons que celles-ci n'ont repris les armes contre l'Axe qu'après le débarquement américain au Maroc et en Algérie de novembre 1942, opération « Torch ». Les circonstances opérationnelles des campagnes de France et d'Allemagne ainsi que les conceptions doctrinales des chefs de l'armée B vont faire que la 1e division blindée sera morcelée en groupements tactiques qui seront continuellement engagés au profit d'autres divisions. Ainsi, à l'inverse de la 2e DB, la 1e ne combattra jamais face à des unités mécanisées allemandes en tant que formation cuirassée homogène. Est-ce à dire que la division ne prendra pas sa part dans les combats pour la Libération ? Non, bien au contraire même puisque la ventilation de ses moyens fera que ses différents éléments seront toujours en pointe, éclairant la marche ou agissant en appui des grandes unités d'infanterie de Jean de Lattre de Tassigny. La 1e DB sera de presque tous les combats. De la plage de la Nartelle, en Provence, au Vorarlberg, en Autriche, en passant par Toulon, Marseille, Avignon ou Mulhouse, d'août 1944 à mai 1945, la division livrera de difficiles combats, subira des pertes mais contribuera aussi, et très largement, aux succès de l'Armée française renaissante. Les différents épisodes de sa carrière opérationnelle lui vaudront d'ailleurs trois citations à l'ordre de l'Armée.

L'aventure de la 1e division blindée débute en Provence avant de se poursuivre dans le nord-est de la France. Cet épisode provençal est singulier à plus d'un titre car le rôle des forces françaises y est important et les opérations seront rapidement couronnées de succès. Il convient tout de même de préciser que l'adversaire allemand n'avait alors aucun moyen digne de ce nom de s'opposer à la progression alliée, hormis la *11. Panzer-Division* engagée dans une série de combats retardateurs et commandée de main de maître par le *Generalleutnant* Wend von Wietersheim. Ainsi, selon les prévisions des stratèges alliés, Toulon et son port devaient être libérés en trois semaines, Marseille et sa Canebière en six, Lyon et sa place Bellecourt en douze. Dans les faits, les deux premières villes changeront de main en moins de deux semaines tandis que les cloches de la capitale des Gaules sonneront les 2 et 3 septembre pour saluer l'arrivée des FFI et des avant-gardes américano-françaises. Un triomphe auquel participera la « Division Saint Louis. »

LA DIVISION « SAINT LOUIS »

Division « Saint Louis », tel est le nom sous lequel officiers, sous-officiers et soldats évoqueront souvent « leur » 1e DB officiellement créée à Mascara, le 1er mai 1943. Pourquoi cette appellation ? C'est par une note de service datée du 23 août 1943 qu'équipages et fantassins apprennent qu'une croix de Saint Louis doit être arborée sur tous les véhicules de l'unité. Les raisons invoquées, appelant l'esprit de Saint Louis sur la division et que nous résumons ci-dessous, sont propres à stimuler l'imaginaire et l'espoir d'une gloire future : depuis cette Tunisie où le grand roi mourut, lancés dans une croisade pour libérer le sol sacré de la patrie, les cavaliers de la 1e DB combattront avec la vaillance des anciens chevaliers de l'Ordre tout en demeurant justes envers tous, comme Saint Louis le fut lui-même sous le chêne de Vincennes. L'insigne divisionnaire définitif sera établi en décembre 1944. Quelle interprétation donner à ce choix symbolique dans un contexte où la réconciliation nationale, la renaissance de l'Armée française voire la restauration de l'ordre républicain ne sont encore que de nobles ambitions ? S'il est ici permis de souligner le fait, il

Opérations dans le sud de la France

15 - 28 août 1944

0 15 30 45 km

Offensives américaines

Offensives françaises

Front le 15 août

Front le 18 août

Front le 23 août

Front le 28 août

serait hasardeux de chercher à l'interpréter. De toutes les façons, à l'été 1943, les formations blindées françaises sont souvent affaire de croix : Saint Louis pour la 1re, Lorraine pour la 2e. Tradition, traditions… Contrevenant à cette tendance pour mieux insister sur l'héritage exclusivement cavalier de la nouvelle Arme Blindée, la 5e division du général Henri de Vernejoul tranchera en arborant un cheval cabré.

À sa création, la 1re DB est placée sous les ordres du général Jean-Louis Touzet du Vigier qui, depuis le mois de février 1943, avait été chargé d'organiser les unités devant entrer dans la composition de la nouvelle Arme Blindée française. Contrairement à la plupart des unités de l'armée B, lors de sa formation, la division « Saint Louis » ne comprend qu'un quart de soldats indigènes (Algériens, Marocains, etc.). Comme ses « sœurs », elle est entièrement organisée à l'américaine. Ceci implique qu'elle est articulée en trois *Combat Commands* – groupements tactiques – numérotés de 1 à 3 [Les lettres A, B et R désignent les CC des unités américaines. La 5e DB française prendra les CC n°4, 5 et 6 ; les CC de la 2e DB sont quant à eux désignés par l'initiale du nom de leur chef – NdlA]. En pratique, chaque *Combat Command* constitue une brigade interarmes totalisant 160 officiers, 3 600 hommes et 700 véhicules, dont 54 chars moyens et 18 blindés légers. Il comprend un régiment de chars de 72 machines ventilées en quatre escadrons, un bataillon d'infanterie portée sur *Half-tracks* à quatre compagnies, dont une d'appui, et un groupe d'artillerie de 18 obusiers automoteurs de 105mm. En outre, pour éclairer sa marche, le *Combat Command* a à sa disposition un escadron de reconnaissance sur automitrailleuses M8 ; en l'espèce, pour la 1re division blindée, c'est le 3e Régiments de Chasseurs d'Afrique (RCA) du colonel Fouchet qui fournit matériels et personnels. Enfin, la division jouit aussi de son propre régiment antichar, le 9e RCA (lieutenant-colonel Labarthe). Ce dernier, héritier de la longue tradition de la cavalerie légère française, est équipé de chasseurs de chars M10. Pour l'anecdote, à l'occasion de la perception de ses *Tank Destroyers*, le régiment adoptera une nouvelle devise, en forme de clin d'œil à ses nouvelles fonctions : « *Tant que Destroye* »… Bien évidemment, le cœur de la « Saint Louis » est constitué de ses trois régiments de chars, à commencer par le 2e cuirassiers (lieutenant-colonel Durosoy) qui avec le 1er bataillon de zouaves forme l'outil de combat du *CC1* du général de brigade Sudre, futur « patron » de la division. Confié au colonel Kientz, le *CC2* coiffe quant à lui le 5e Chasseurs d'Afrique (chef d'escadrons Beaufort) ainsi que le 1er bataillon de zouaves (commandant Barbier). Le *CC3*, enfin, qui forme l'échelon réserve de la division, est sous les ordres du colonel Caldairou. Il comprend le 2e Chasseurs d'Afrique (lieutenant-colonel Lepinay) et le 2e bataillon de zouaves (commandant Arfouilloux). À noter que les chasseurs de chars du 9e RCA seront toujours engagés par escadrons en fonction des besoins, ce qui, à terme, conduira le commandement français à supprimer les régiments de *Tank Destroyers* au profit de groupes d'escadrons pouvant plus aisément être ventilés. Des compagnies du génie, une compagnie d'artillerie antiaérienne et des unités de service

Sherman M4A4 « Vesoul » du 4e escadron du 2e Cuirs pris en photo lors de la Libération de Marseille (devant l'église des Réformés, en haut de la Canebière).
Cette machine sera perdue en octobre 1944 dans les combats pour les Vosges.
ECPA-D

Combats de rue dans Marseille, plus précisément aux abords de la Canebière. Comme à Paris ou dans d'autres grandes villes françaises, la population et les résistants locaux de la cité phocéenne viendront en aide aux soldats alliés, en les gênant parfois dans la conduite de leurs opérations... Au sol, on reconnaît bien sûr une MG-34 allemande capturée par des FFI. Dès la libération, certaines de ces armes « disparaîtront » avant de refaire surface, quelques mois plus tard, entre les mains des voyous du milieu marseillais.
ECPA-D

complètent l'ensemble. En pratique, les *Combat Commands* ne sont pas des unités réellement autonomes et certaines lacunes organiques telles que l'absence d'un échelon réparations feront leur apparition.

PREMIÈRE AU FEU

Pour les éléments de la « Saint Louis », première unité française engagée en Provence, le débarquement s'effectue progressivement à partir du 15 août, à la suite du *VIth* Corps américain. Seule unité française participant à la première vague, à l'exception toutefois des commandos, le *CC1* est rattaché à la « *Camel Force* » (*36th Infantry Division*) qui débarque dans le secteur de Saint-Raphaël. Il en forme la réserve. Contrairement aux opérations de Normandie sept semaines plus tôt, le débarquement de Provence s'effectue sans réelles difficultés. Et pour cause ! Entre juin et août 1944, la plupart des formations mobiles de *la Heeresgruppe G* du *Generaloberst* Johannes Blaskowitz et de la *19. Armee* ont été prélevées au profit du front normand, soit cinq divisions, dont deux *Panzer-Divisionen*, assorties de nombreuses unités d'appui et de soutien ; même le *Nachrichten-Regiment 606*, le régiment de transmission organique de la *Heeresgruppe*, a été contraint de se séparer d'une partie de ses moyens et de ses personnels pour les expédier en renfort vers le nord. En remplacement, le secteur n'a reçu que quelques éléments épars souvent de deuxième catégorie. Le commandement allemand local, à commencer par les officiers du quartier général de la *Heeresgruppe G* installé à Toulouse, s'en est ému. Personne ne se fait désormais plus d'illusions quant à la capacité de résistance de la *Wehrmacht* en Provence. Peu de temps avant le débarquement allié dans le Var, le *Generaloberst* Blaskowitz avait câblé à ses supérieurs berlinois : « *La* Heeresgruppe G *se sent obligée de faire savoir que la puissance défensive de l'armée a été affaiblie à tel point qu'une défense de la côte ne peut déjà plus guère être garantie* »

De fait, dès le mardi 15 août 1944, les unités d'assaut du *VIth Corps* américain, appuyées par les gros canons de l'armada alliée stationnée au large, parviennent sans difficulté à créer de profondes têtes de pont. La résistance opposée par les batteries côtières et les points d'appui allemands est balayée en seulement quelques heures. Au soir du 15, les premiers éléments français débarquent. Dans la journée du 16 suivent le gros du *CC1*, le *CC2* puis les chars du premier échelon du 5e RCA. Le 23, l'ensemble des deux *Combat Commands* a pris pied sur le sol métropolitain. Gardé en réserve, le *CC3* ne sera engagé qu'à l'orée du mois de septembre pour le démarrage de la campagne des Vosges. En attendant, les unités françaises prennent rapidement position dans les têtes de pont alors même que les *GI's* entament leur exploitation vers l'intérieur des terres. La résistance sporadique des Allemands est rapidement réduite. Ici ou là, des poches sont contournées ou bien réduites. Le 16, la 1e division blindée fait ses premiers prisonniers. L'accueil de la population est délirant car à l'exubérance méditerranéenne des Provençaux se mêle leur fierté de saluer des soldats français enfin venus les libérer.

Mais les embrassades n'ont qu'un temps et les choses sérieuses commencent dès le lendemain, 17 août. Le *CC1* du général Sudre vient de recevoir pour mission de « s'emparer du Luc et de le tenir ». La localité représente un important nœud de communications routières. Elle est l'une des clefs servant à s'ouvrir la route de Toulon. Avec Marseille, le grand port de guerre français, distant de 45 kilomètres du Luc, est l'un des deux objectifs majeurs dont l'armée B doit s'emparer le plus rapidement possible. L'affaire est confiée à un sous-groupement composé du 4e escadron du 2e Cuirs renforcé d'une compagnie du 3e zouaves, d'une section du génie et d'une batterie du I/68 RAA. L'ensemble est placé sous le commandement du chef d'escadrons Laprade, commandant en second du 2e Cuirs. L'opération est menée en début d'après-midi, non sans quelques heurts. L'escadron Ardisson déplore la perte d'un char et de son équipage. Au Luc et dans ses alentours sont embusqués quelques canons de *8,8cm* ainsi que des éléments de protection antiaérienne, dont des pièces de *Flak* de *2cm* à tir rapide. Une première embuscade allemande échoue. Plusieurs tirs encadrent sans les toucher les chars français. Découverte, la pièce ennemie est réduite au silence. En

Le colonel Chappuis, chef de corps du 7e régiment de Tirailleurs Algériens, photographié sur la Canebière à Marseille. Les drapeaux blancs installés sur la Jeep et le *Command Car* indiquent que des négociations ont été engagées avec la garnison allemande positionnée en haut de la Canebière, près de l'église des Réformés. ECPA-D

revanche, en début d'après-midi, le « Tonnerre » du maréchal des logis Bernin qui débouche du village est touché à mort par un autre canon ennemi prenant la sortie du Luc en enfilade. Le chef de char et trois des quatre membres d'équipage sont tués. Ils seront les seules victimes de ce *8,8cm* si bien embossé. Démasqué, le M4 « Tours » lui règlera rapidement son compte. Premiers contacts, premières pertes. L'ensemble de l'opération semble toutefois se dérouler plus aisément que ne le prévoyaient les plans et les douloureuses expériences italiennes et normandes. Tandis le *VIth* corps américain file vers l'arrière-pays en direction de Grenoble et de Lyon, une autre colonne remonte la côte vers Nice et l'Italie. La 1e division blindée reçoit quant à elle l'ordre de mettre ses éléments à disposition de ses voisines pour les appuyer dans leur marche. Tandis que la 1e DFL et la 9e DIC manœuvrent pour investir Toulon avec un sous-groupement du *CC2*, la 3e DIA, appuyée par les tabors du général Guillaume et le *CC1*, avance sur Marseille. Le reste de la « Saint Louis » opère en direction d'Aix-en-Provence, en couverture des ports investis. La réduction des poches de Marseille et de Toulon par les seules troupes françaises largement appuyées par les FFI locaux va donner lieu à de violents combats au cours desquels les groupements de la division vont connaître leur véritable baptême du feu.

LE *CC2* DE LA VALETTE À EYGUIÈRES

Le 20 août, la situation semble prometteuse et les progrès rapides. La bataille de Provence paraît ne pas suivre le même destin que celle de Normandie. D'ores et déjà, le général Vigier entend acquérir toute liberté de mouvement pour opérer en direction de Marseille ou d'Aix-en-Provence. Sa mission est double : d'une part, s'ouvrir une route par Aix et Salon-de-Provence afin de déboucher sur la vallée du Rhône en flanc-garde de la *3rd Infantry Division* américaine, d'autre part, détacher des moyens blindés vers les ports de Toulon et Marseille.

C'est ainsi que, les 20 et 21 août, le sous-groupement Beaufort du *CC2* est envoyé en direction de Toulon, en appui de la 9e Division d'Infanterie Coloniale. Il est composé des 3e et 4e escadrons du 5e RCA, d'un escadron du mythique RICM et d'une compagnie d'infanterie mécanisée qui ne le rejoindra qu'avec retard. L'objectif des tankistes est la Valette, une localité située aux abords immédiats du port militaire. Malheureusement pour les Français, cette fois, l'ennemi est décidé à se battre et s'y est préparé. Plusieurs *Kampfgruppen* de la *242. Infanterie-Division* du *Generalleutnant* Johannes Baeßler sont en effet déployées en position défensive au nord de Toulon. Les chars du 5e RCA vont sérieusement être accrochés. Le 21, en fin de matinée, le groupement tente de s'emparer de la Farlède. Manquant d'infanterie, la compagnie prévue n'a pu rejoindre en temps et en heure ; les blindés, qui évoluent en zone urbaine, sont les cibles de tirs d'armes antichars. En prime, à l'aide des batteries protégeant la rade de Toulon, les Allemands déclenchent un barrage d'artillerie qui martèle les positions françaises ; sans compter que les abords de la Valette ont été largement minés. On le comprend, un véritable bouchon antichar, couvert par des *Grenadiere*, a été constitué. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il promet d'être particulièrement difficile à forcer. Ainsi, durant les premiers engagements, les chars français privés de leur couverture d'infanterie subissent de lourdes pertes. Plusieurs M4 sont détruits, notamment par des *7,5cm* à l'affût de leurs proies dans des ruelles. Faute de parvenir à contrôler le terrain avec ses seuls moyens, le groupement est contraint d'attendre que la compagnie d'infanterie lui ayant été attribuée puisse enfin rejoindre pour procéder à un nettoyage en règle. Pourtant, en fin de journée, conformément aux ordres reçus, un escadron de chars parvient à violer les défenses ennemies et à prendre position dans les rues de la Valette avec huit M4 et deux M5. Il est malheureusement bien vite isolé car le gros du groupement est resté bloqué devant la Farlède. À la nuit tombante, Beaufort et ses adjoints constatent avec amertume qu'à défaut de recevoir l'infanterie mécanisée promise, car finalement engagée ailleurs, son seul renfort sera « *un aspirant et quatre Sénégalais réfugiés au fond d'une grange.* » Décidément, rien n'est possible pour les chars sans leurs « biffins ». Le bilan est déjà lourd pour le groupement Beaufort avec une vingtaine d'hommes hors de combat et pas moins de onze chars touchés, dont cinq réduits à l'état de carcasses fumantes ! Au cours de la nuit, quelques coups de sonde permettent toutefois aux Français de comprendre que l'ennemi a décidé de décrocher et d'évacuer la Farlède. Aussi, dès le lendemain, les blindés se remettent en route et poussent, ce qui donne lieu à des accrochages brefs mais violents. L'escadron Pazzis, toujours bloqué dans la Valette, tente d'en sortir pour exploiter vers Toulon, mais les choses ne se déroulent pas comme prévu. Ces essais coûtent à l'unité quelques blessés et la perte de ses deux chars légers M5. Il faut attendre le 23 pour que le commandant de la 9e DIC renouvelle l'ordre de forcer le passage et de dégager les chars encerclés, tout en y mettant les moyens adéquats et nécessaires. Il est temps car Pazzis et ses équipages, encerclés, subissent dès l'aube une contre-attaque d'infanterie contenue avec peine. Cette fois, appuyés par l'infanterie enfin arrivée, au prix de durs combats, les Français sont victorieux. Plus de 200 Allemands sont tués ou fait prisonniers. En milieu d'après-midi, les tankistes de la Valette, munitions épuisées, sont enfin relevés. Le lendemain, les derniers défenseurs du secteur se rendent en masse. Pour le seul groupement Beaufort, le bilan de ces trois jours de combats est éloquent : seize chars endommagés dont au moins six détruits et bons à être ferraillés. Le bilan est certes lourd mais le résultat est bon dans le sens où Toulon est désormais investie et que la *242. Infanterie-Division*, déjà à effectifs réduits avant le début de la bataille, est en passe d'être rayée de l'ordre de bataille allemand. La réduction des dernières défenses par la 9e DIC commence. Le rôle des chars de la « Saint Louis » est ici terminé.

Dans le même temps, d'autres éléments de la division poursuivent leur progression vers l'ouest afin de « masquer » Marseille. Le 22 août, le colonel Dientz, appuyé par quelques éléments du *CC1*, est chargé de s'emparer du village de Peypin situé au nord d'Aubagne. Si le bourg n'a aucune valeur en tant que tel, il représente tout de même sur le plan militaire une position pivot pour une offensive sur Marseille ou Aix-en-Provence. Le village semble bien défendu. Des

Août 1944, libération de Marseille ; au-dessus du quartier du Vieux Port, des volutes de fumées témoignent de l'âpreté des combats menés par les Français contre des unités de la *244. Infanterie-Division* du *Generalleutnant* Hans Schäfer. On aperçoit un élément du célèbre pont transbordeur détruit quelques mois plus tôt par les forces d'occupation. De même, sur la droite du cliché, on notera les ruines du quartier du Panier. La partie située entre la rue Caisserie et le port fut en effet rasée pendant l'occupation, en 1943, ses ruelles sombres et pleine de recoins formant autant de refuges pour les résistants. À l'époque, ce quartier était aussi connu comme le quartier Saint-Jean. ECPA-D

Obusier allemand de 105mm – *10,5 cm Leichte Feldhaubitze LeFH 18* – détruit lors de la bataille de Montélimar. Ce canon semble avoir été détruit lors d'une attaque arérienne. Comme en Normandie, les chasseurs-bombardiers alliés seront omniprésents lors de la bataille de Provence. ECPA-D

civils transformés en « résistants de la 25e heure » armés de pétoires antédiluviennes parlent même d'une garnison de 600 hommes, soit, *grosso modo*, un bataillon. Pourtant, après quelques accrochages qui lui coûtent deux tués et une quinzaine de blessés, le *CC2* parvient aisément à s'acquitter de sa mission, capturant au passage des dizaines de prisonniers ; Peypin n'était défendue que par quelques soldats âgés et démoralisés... Dès lors, rien ne s'oppose plus à la progression du *CC2* en direction de la vallée du Rhône. Le 23, le gros de l'unité est à Gardanne. Trois jours plus tard, il atteint Eyguières, à quelques kilomètres à l'ouest de Salon-de-Provence où il opère son regroupement. C'est là que rejoint le groupement Beaufort détaché cinq jours plus tôt. Cette fois, la 1e DB va pouvoir infléchir son mouvement vers le nord et remonter le Rhône à la poursuite de forces allemandes qui ont reçu, dès le 19, un ordre de retraite générale. Contrairement aux prévisions pessimistes, la bataille de Provence touche déjà à son terme !

LE *CC1* D'AUBAGNE À MARSEILLE

Tandis que la 9e DIC procède, comme nous l'avons vu, à la réduction des défenses de Toulon, la 3e DIA du général Montsabert a quant à elle pour mission de libérer la cité phocéenne. Le groupement chargé de marcher sur la ville est composé du 7e Régiment de Tirailleurs Algériens (7e RTA) et du 1er groupement de Tabors du général Guillaume. Là encore, l'ensemble est renforcé par des blindés fournis par le 2e régiment de cuirassiers. À la veille du débarquement de ses chars, le chef de corps du 2e Cuirs, le lieutenant-colonel Durosoy, avait, de par son ordre du jour n°32, donné le ton à ses équipages émus de fouler, à nouveau ou pour la première fois, le sol de la métropole : « *Aidez tout ce qui vous aide et vient à vous... Détruisez tout ce qui vous résiste... N'oubliez jamais que vous vous battez sur le sol français !* » Son ordre n°34 avait été plus explicite encore en cherchant à renouer avec les traditions d'une arme habituée à charger pour balayer l'adversaire sans autre forme de procès : « *2e Cuirassiers, en avant jusqu'à l'anéantissement de l'ennemi !* »

Cependant, comme à Toulon, le « morceau » laissé par l'armée allemande en retraite promet d'être tout de même difficile à « avaler ». La garnison proprement dite comprend 4 600 hommes. C'est un ensemble hétéroclite d'éléments de la *Kriegsmarine*, d'unités de services de la *Luftwaffe* et de troupes combattantes issues de deux régiments de la *244. Infanterie-Division*, l'ensemble étant placé sous le commandement opérationnel du *Generalleutnant* Hans Schäfer, *Kommandeur* de la 244. Le dispositif défensif de Marseille repose sur plusieurs points d'appui implantés à la périphérie et au cœur même de la cité. Ainsi, Aubagne, aujourd'hui fief de la Légion étrangère, constitue à l'époque une solide position avancée occupée par un bataillon du *Grenadier-Regiment 934* et une unité d'infanterie – de la taille d'un bataillon renforcé – faite de bric et de broc. En outre, le secteur bénéficie des feux de deux groupes de l'*Artillerie-Regiment 244*. Les deux autres bataillons du *Grenadier-Regiment 934* sont positionnés en arrière, à Carpiagne et à Cadolive, tandis qu'à Septèmes-les-vallons, un bataillon d'infanterie est embusqué. La protection du front de mer est quant à elle assurée par un bataillon du *Grenadier-Regiment 932*. Enfin, au cœur même de Marseille, des points d'appui sont organisés aux forts Saint-Jean et Saint-Nicolas, dans le quartier du Prado [à deux pas de nos bureaux ! – NdlR] et sur les pentes de la colline de Notre-Dame de la Garde, la « Bonne Mère » si chère aux Marseillais. En réserve, Schäfer dispose d'un bataillon du *Grenadier-Regiment 932*, du troisième groupe de l'*Artillerie-Regiment 244* et de différentes *Kampfgruppen* de valeurs très inégales.

Après cinq jours de progression ininterrompue, les premiers éléments du *CC1* sont au contact de l'ennemi. Le 20, le 2e escadron du 2e Cuirs est devant Aubagne où les Allemands paraissent solidement retranchés. Le lendemain à l'aube, le *CC1* entreprend de réduire cette position pour s'ouvrir la route de Marseille. Deux sous-groupements sont constitués pour remplir cette mission qui se révélera délicate. Le premier, formé autour des 3e et 4e escadrons du 2e Cuirs et d'une compagnie de Zouaves, doit déborder les Allemands par le nord tandis que l'autre progressera de front, le long de la Route Nationale n°8, afin de fixer l'ennemi. Un escadron de chars et une section d'in-

fanterie mécanisée constituent l'échelon de réserve. La manœuvre est engagée mais elle se heurte bien vite à une forte résistance. Plusieurs antichars s'en prennent aux colonnes blindées. Le Sherman « Paris » de l'adjudant-chef Mouty du 3e escadron est détruit, son chef de char tué. Les cuirassiers entrent cependant dans Aubagne où des tirs nourris les attendent. Toute la journée, la situation est confuse et le nettoyage se prolonge jusque tard dans la nuit. La ville ne passe réellement sous le contrôle français que le lendemain, après la destruction d'une dernière pièce de *8,8cm* camouflée dans un cimetière de la commune. Reste désormais à libérer Marseille.

On ne dira jamais assez le rôle joué en Provence et plus particulièrement à Marseille par la résistance intérieure dont la participation active, non seulement à la préparation du débarquement mais aussi aux opérations, constitue une aide précieuse pour les troupes françaises de l'armée B. Dès le 19, alors que Paris entre en insurrection contre les forces d'occupation allemandes, Marseille se soulève également – sans doute un peu prématurément – contre l'occupant. Plus de 1 500 FFI vont ainsi tenir la dragée haute à une garnison allemande supérieure en nombre et en matériels mais semblant l'ignorer. De même, durant les combats pour Aubagne, des résistants montés sur les chars de la « Saint Louis » guident les équipages à travers la ville sous le feu ennemi.

Le bouchon d'Aubagne ayant sauté, dans l'après-midi du 22, les éléments de tête de la 1e DB et de la 3e DIA s'élancent sur Marseille par la route des Camoins sur laquelle ils ne rencontrent aucune résistance. Les chars stationnent à la Valentine. Le lendemain, seuls quelques tirs témoignent de la présence des *Grenadiere* dans le secteur. Malgré des ordres initialement prudents, le 7e RTA entreprend de pénétrer au cœur de la ville insurgée. Il est bientôt suivi par l'ensemble du 2e Cuirs. Le coup de bluff porte ses fruits. Sous la pression des FFI qui semblent être partout, l'ennemi s'est réfugié dans ses points d'appui, notamment sur la colline de Notre-Dame de la Garde. Une tentative de négociation avec les hommes du *Generalleutnant* Schäfer échoue. Le bain de sang aura bien lieu... Les cuirassiers vont cependant ronger leur frein durant deux jours, attendant l'ordre de nettoyer la ville, quartier par quartier. Le 25, l'ordre d'aller de l'avant tombe enfin ! Il sera source d'une multitude de petits accrochages dont le plus célèbre est sans conteste celui de Notre-Dame de la Garde. Le 2e escadron de cuirassiers, en appui du 7e RTA, entreprend d'escalader avec peine les rues montant vers la basilique où les Allemands se sont solidement retranchés depuis le 15 août. Les chenilles ripent, les moteurs grincent mais les blindés avancent. Vers 13h00, le char « Jeanne d'Arc », touché de plein fouet, est détruit lors de son ascension. Son équipage est tué. Le « Jourdan » est quant à lui immobilisé par une mine. Du fait de l'action conjuguée des différentes unités françaises, la résistance allemande va pourtant s'éteindre progressivement. Ainsi, des éléments ennemis se rendent au maréchal des logis chef Loiliot qui, avec un FFI et sans attendre les renforts, a entrepris de faire flotter, sous les tirs allemands, le drapeau tricolore au sommet de la basilique. Toutefois, durant deux jours encore, la position subira les feux des batteries allemandes de Saint-Nicolas et de l'Angélus.

Alors que le symbole même de Marseille tombe sous l'action conjointe des FFI, des cuirassiers et des tirailleurs algériens, dans les autres quartiers de la cité phocéenne, de nombreux combats de rue sont encore en cours. Pendant quatre jours, les uns après les autres, les centres de résistance allemands sont réduits au silence. Les 25 et 26, divers éléments du CC1 participent au balayage des défenses adverses dans le quartier du Prado. La détermination des Allemands d'aller jusqu'au bout est inégale et la plupart des hommes se rendent après une résistance symbolique. Le 27, la batterie de l'Angélus qui tire toujours sur la « Bonne Mère » est enfin neutralisée par des tirailleurs algériens accompagnés d'un peloton du 4e escadron des cuirassiers. C'est là que se déroule le fameux épisode de la reddition du *Major* Fromm, officier de la *Luftwaffe* et commandant le secteur, au lieutenant-colonel Durosoy, patron du 2e Cuirs. Dans un français parfait, l'homme demande : « *Puis-je savoir à qui je me suis rendu ? Puis-je savoir si je ne me suis pas déshonoré ?* ». Ce à quoi Durosoy répond :

Le Sherman « Perpignan » du 3e escadron du 2e régiment de Cuirassiers passe devant l'Hôtel de ville de Dijon lors du défilé de la Libération de la mi-septembre 1944. On remarquera le trophée – casque allemand – arboré sur l'engin...
Après avoir opéré dans le sud de la France, la « Saint Louis » gagnera la Bourgogne via le couloir rhodanien. Son aventure se poursuivra ensuite en Alsace puis en Allemagne et en Autriche.
ECPA-D

« *Rassurez-vous, Monsieur ! Vous vous êtes rendu au colonel Durosoy, confident du maréchal Lyautey, et au commandant Valentin, héros de la campagne d'Italie, l'un des premiers Français rentrés dans Rome. Ce peloton de chars est commandé par le fils du général Giraud.* »

Le 28 au matin, tout est fini. Les pertes sont étonnamment légères. Marseille, qui devait tomber en 45 jours, vient d'être libérée en moins de deux semaines. Aux côtés des tirailleurs de Montsabert, les cuirassiers de Durosoy et les résistants locaux ont joué un grand rôle face à un adversaire largement démoralisé et surtout conscient de sa mission de sacrifice. Ces combats vaudront au 2e Cuirs de porter le nom de Marseille dans les plis de son étendard. La bataille de Marseille marque aussi la fin de la partie provençale de la grande entreprise de libération de la métropole. Remontant la vallée du Rhône abandonnée par l'ennemi, la 1e DB va, dès le début du mois de septembre, poursuivre le combat en direction des Vosges et de la frontière allemande.

ENSEIGNEMENTS AU TERME DE LA CAMPAGNE

Durant la campagne de Provence, la 1e division blindée opère par sous-groupements en appui de différentes grandes formations d'infanterie. N'est-ce pas là l'emploi supposé de la DCR selon le commandement français de 1940 ? La comparaison trouve cependant bien vite ses limites, notamment de par la composition interne des unités et les particularités de l'adversaire du moment. À l'exception de la redoutable *11. Panzer-Division* qui, remontant la vallée du Rhône, rendra coup pour coup aux Alliés, aucune formation mécanisée allemande ne menace la progression franco-américaine en Provence. Malgré son manque évident de moyens, la *Wehrmacht* opère avec une certaine efficacité par bouchons successifs. Pour les Allemands, plus que de réellement bloquer l'ennemi, il s'agit avant tout de le retarder, de le gêner, de gagner du temps pour pouvoir procéder à l'évacuation des éléments retraitant depuis le sud-ouest du pays ; d'où, aussi, la constitution de môles de résistance autour des ports de Marseille et Toulon dans le but de créer des abcès de fixation et de ne pas faciliter la vie des logisticiens alliés.

Au plan des opérations, de nombreux enseignements sont tirés par le commandement français quant à l'organisation et l'emploi des grandes unités blindées. Ainsi, si l'organisation américaine est plébiscitée pour sa souplesse, la division blindée de l'été 1944 n'est cependant pas exempte de défauts, loin s'en faut. Outre la réorganisation des unités de chasseurs de chars déjà évoquée, on peut aussi citer les limites techniques des obusiers de 105mm. Leur faible portée – 10 kilomètres – les rend incapables de contrebattre l'ennemi dans la profondeur de son dispositif. La nécessité de rendre les *Combat Commands* plus autonomes du point de vue services apparaît aussi. Un autre problème, que les campagnes des Vosges et d'Allemagne vont rendre plus criant encore, réside dans l'insuffisance numérique de l'infanterie mécanisée. De fait, elle ne parvient que très difficilement à assurer l'ensemble des missions lui étant assignées : appuyer les chars, sécuriser le terrain conquis, prendre en charge les prisonniers dont le nombre augmente à mesure que se profile la victoire, etc. Au plan matériel enfin, contrairement à une idée largement répandue, l'automitrailleuse américaine M8 est dénoncée comme insuffisante et inadaptée : « *L'automitrailleuse qui devrait être le meilleur engin du peloton de reconnaissance est de loin le véhicule le plus médiocre* », jugera le 3e Bureau français lorsqu'il établira un bilan des opérations. Ces constats marquant la renaissance conceptuelle d'une Arme blindée proprement française seront les fruits des diverses campagnes livrées jusqu'en mai 1945 au cœur de l'Allemagne et de l'Autriche. Mais au point où cesse notre récit, début septembre 1944, à l'abord des Vosges, il reste encore fort à faire aux vaillants « Saint Louis » pour y parvenir ! ■

Sherman M4A4 du 3e escadron du 2e Régiment de Cuirassiers passant devant l'Hôtel de ville de Dijon. Cet engin sera détruit en Alsace, à Wittenheim, le 30 janvier 1945

ECPA-D

Page réalisée grâce aux informations collationnées par Antoine Misner
Prenez le temps de visiter son site internet, c'est un régal !
http://www.chars-francais.net/

Composition et disposition des marquages des chars de la 1e DB

2e Régiment de Chasseurs d'Afrique

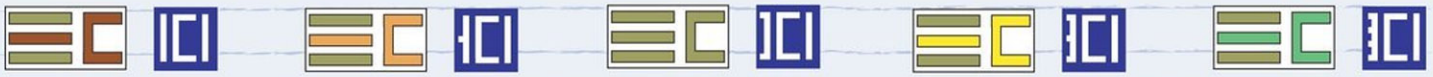
escadron d'état-major | 1e escadron | 2e escadron | 3e escadron | 4e escadron

Code TQM (porté au centre du glacis avant et du panneau arrière)
Marquage tactique (porté sur les côtés juste après le drapeau et devant l'habitacle de l'aide conducteur)

Disque de poids
(sur l'habitacle du pilote)

Drapeau 1804
(porté sur les côtés de la caisse)

2e Régiment de Cuirassiers



escadron d'état-major | 1e escadron | 2e escadron | 3e escadron | 4e escadron

Code TQM (porté au centre du glacis avant et du panneau arrière)
Marquage tactique (porté sur les côtés à l'avant de la caisse)

Drapeau 1804
(porté sur les côtés et l'arrière de la caisse, bordure blanche ; certains chars portent dès le début de la campagne une croix de lorraine, cet usage se généralise en février 1945. Le drapeau est normalement disposé avec l'angle supérieur gauche en bleu.
Sur les chars, les drapeaux étaient différents de chaque côté et disposés de façon à ce que le bleu soit orienté vers l'avant du char.)

5e Régiment de Chasseurs d'Afrique

escadron d'état-major | 1e escadron | 2e escadron | 3e escadron | 4e escadron

Code TQM (porté au centre du glacis avant et du panneau arrière)
Marquage tactique (porté sur les côtés à l'arrière et devant l'habitacle de l'aide conducteur)

Disque de poids
(sur l'habitacle du pilote)

Drapeau 1804
(porté verticalement sur les côtés de la caisse)

À l'inverse d'autres grandes unités cuirassées de la *Waffen-SS* telles que la *« Leibstandarte »* ou la *« Das Reich »*, la *« Wiking »* sera exclusivement engagée sur l'*Ostfront* tout au long de la Seconde Guerre mondiale. Plutôt que d'évoquer le parcours de la division à la manière d'un journal de marche superposant dates et lieux, nous avons préféré donner la parole à un *« Wikinger »*, le *SS-Oberscharführer* Karl Jauss, qui combattit en tant que *Bordführer* sur *Panzer III* puis Panther de 1942 à 1945. Son témoignage constitue une extraordinaire saga.

Par Pierre Tiquet

WIKING

La saga d'un wikinger sur l'Ostfront

Belle vue de Paul Kümmel dans son *SPW* de commandement. L'homme prendra ponctuellement la tête du *SS-Panzer-Regiment 5* au moment du départ du *SS-Standartenführer* Mühlenkamp, en 1943. Coll. P. Tiquet

DIE GLÜCKLICHEN TAGE – LES JOURS « HEUREUX »

Je suis né en 1922 à Hattenhofen, dans le Bade-Württemberg. Après mes études à l'école primaire puis au Langemark *Studium* et une jeunesse passée dans les organisations du *Jungvolk* et des *Hitlerjugend* vint le temps du service militaire que j'entrepris dès mes dix-sept ans, en me portant volontaire pour les *Waffen-SS* ; une décision qui m'exemptait automatiquement du *Reichsarbeitsdienst*, le service du travail obligatoire.

Nous étions en 1939 ; que s'était-il passé auparavant ? Depuis 1935, même si tout n'était pas parfait, l'Allemagne avait retrouvé une bonne santé économique. Le chômage était en train d'être résorbé, la population retrouvait un réel pouvoir d'achat et des institutions sociales voyaient le jour ; à l'époque, dans la presse européenne, on parlait même du « miracle allemand ». Sur le plan diplomatique aussi, les choses changeaient en mieux. La politique du nouveau *Reichskanzler* (chancelier) arrivé au pouvoir en 1933 avait permis de récupérer la Sarre, les Sudètes et d'incorporer l'Autriche à l'Allemagne. En Autriche, l'*Anschluss* avait d'ailleurs fait l'objet d'un grand référendum auquel les électeurs avaient massivement répondu « oui ». Avec l'intégration des *Volksdeutsche*, un nouvel empire germanique, le *III. Reich*, voyait le jour. L'Allemagne redevenait une grande puissance européenne et les jours sombres de l'entre-deux-guerres n'étaient déjà plus que de lointains souvenirs. Les routes et les autoroutes fleurissaient pour unir les quatre coins du pays. Partout, les chantiers et les nouvelles constructions poussaient comme des champignons. Même Berlin allait être transformée et embellie car le *Führer* et ses architectes projetaient d'y ériger des bâtiments gigantesques. Bientôt, chaque Allemand allait enfin pouvoir posséder sa maison et même sa propre petite voiture, la célèbre *Volkswagen*. Après la débâcle de 1918 et les affres des années 20, nous revivions enfin et nous étions fiers d'être Allemands.

Le 23 octobre 1939, je fus incorporé à la caserne « Freimann » de Munich au sein du *SS-Regiment « Deutschland »*. L'entraînement était dur mais correct ; je veux dire par là qu'on nous en demandait beaucoup, toujours plus, mais que nos chefs nous respectaient. Sans cesse, on nous répétait que « la sueur épargne le sang ». Et pour transpirer, ça, nous transpirions ! Mon unité ne possédait quasiment pas de véhicules, aussi nous faisions beaucoup de marche forcée, de jour comme de nuit, avec un paquetage complet. Ayant une bonne hygiène de vie et étant sportif depuis toujours, je pensais que je n'aurais pas de soucis avec ça… Pourtant, comme les autres, je souffrais de crampes. Lorsque les combats commencèrent, le 10 mai 1940, notre régiment se porta en Hollande. Durant les premiers jours de guerre, nous avançâmes sans rencontrer de réelle résistance. Le 15, sur le canal Beveland, près de l'île de Walcheren, je reçus mon baptême du feu. Nous étions engagés contre une unité d'infanterie française armée de mitrailleuses lourdes datant de la Grande Guerre. Ensuite, ce furent les durs combats d'Hazebrouck, en France, où nous perdîmes de nombreux camarades. Notre route nous amena dans la région de Châtillon-sur-Seine où, un matin, nous fîmes prisonniers plusieurs centaines de soldats français. Parmi ceux-ci, il y avait des noirs venus des colonies pour se battre contre nous ; nous connaissions bien ces troupes coloniales car les tirailleurs sénégalais avaient un temps occupé la Sarre. Après avoir passé la Loire, nous nous retrouvâmes, le 28 juin 1940, à la frontière espagnole. Plus tard, notre compagnie fut logée dans un cloître construit face à la Garonne, à Orthez. Ensuite, je fus momentanément muté à la *Stab* de la compagnie, au service de notre *Kommandeur*, le *SS-Hauptsturmführer* Hadeln. Fin mars 1941, nous fûmes mis en alerte pour participer à la campagne des Balkans. C'est ainsi que, le 10 avril, je me retrouvai sur la frontière yougoslave. À ce moment-là, je servais un *5cm Granatwerfer 36* (mortier léger de 50mm) produit par Rheinmetall, comme en attestaient les poinçons visibles sur le tube et le socle. Bien sûr, il fallait trimballer le mortier à dos d'homme, sans oublier les deux caisses de munitions qui allaient avec. Le 28, l'opération « Marita » étant terminée, nous nous retrouvâmes dans le secteur de Lambach, en Autriche méridionale.

DANS LES PANZER

Dans les premières semaines de juin, nous rejoignîmes le *Generalgouvernement* de Pologne, plus précisément la région de Brest-Litovsk, à une vingtaine de kilomètres de la « nouvelle » frontière soviétique.

Panzer III Ausf. J à canon court de *5cm* de la *2. Panzer-Kompanie*. Tout indique, à commencer par les effets vestimentaires portés par les *Panzerschützen*, que nous sommes à l'hiver 1942-43, dans le secteur du Terek dans le Caucase.
Coll. P. Tiquet

Dans l'après-midi du 21 juin 1941, nous dûmes mettre nos MG-34 en batterie contre une éventuelle attaque aérienne soviétique. Qu'en était-il donc du pacte de non-agression et de coopération avec la Russie et Staline ? Nous étions consternés et ne savions plus quoi penser. Le 22, aux premières lueurs du jour se mêlèrent les éclairs encore plus lumineux des coups de départ de notre artillerie. C'était un véritable spectacle de « sons et lumières ». Ce fut aussi le début de la grande campagne à l'Est. Celle-ci me mena jusqu'à la localité d'Istra, à *grosso modo* 20 kilomètres de Moscou dont on voyait les faubourgs. Suite à une blessure à l'épaule et au dos due à une roquette de *Stalinorgel* (orgue de Staline), je fus rapatrié par train sanitaire en Allemagne. À l'issue de mon hospitalisation, je pus bénéficier d'une permission. Je fis mon retour à Prague au sein de l'*Ersatz-Kompanie* du *« Deutschland »*, dont l'effectif était assez important à cette époque, au grade de *SS-Unterscharführer*. Fin février 1942 ou début mars, je ne sais plus bien, il y eut une communication de l'état-major des *Waffen-SS* demandant des volontaires pour la mise sur pied d'un régiment de *Panzer* devant être attribué à la *SS-Division « Das Reich »*. Des combattants ayant une certaine expérience du front étaient recherchés pour suivre une formation et en « faire » des chefs de char, des chargeurs, des tireurs et des chauffeurs. Au bureau du personnel, un livre fut ouvert. Nous devions y noter nos noms, prénoms, grades, matricules et lister nos campagnes. L'idée de rejoindre la *Panzerwaffe* me plaisait beaucoup ; aussi, je décidai de sauter le pas. Quelques jours plus tard, le *Kommandeur* de ce futur *Panzer-Regiment* se présenta à nous. Il s'agissait du *SS-Sturmbannführer* Johannes-Rudolf Mühlenkamp. Il nous convoqua dans un bureau de la caserne *« Heinrich Himmler »* et parla avec chacun de nous. Au cours de ces entretiens, il en écarta quelques-uns. Tous les autres furent retenus. Dieu merci, je n'allai plus être fantassin. Ensuite, ce fut le départ pour Wildflecken. Après deux mois d'entraînement sur place, nous passâmes au camp de Staumühle, près de Paderborn, en Westphalie. Vallonné et boisé à loisir, ce terrain était parfait pour assurer la formation des *Panzerschützen* (tankistes). Notre stage se déroula parfaitement bien. Parmi nous, d'aucuns se révélèrent particulièrement doués pour leur nouveau « métier ». Ils étaient dotés d'une sorte de sixième sens, d'un instinct de chasseur, qui allait en faire de redoutables chefs de char.

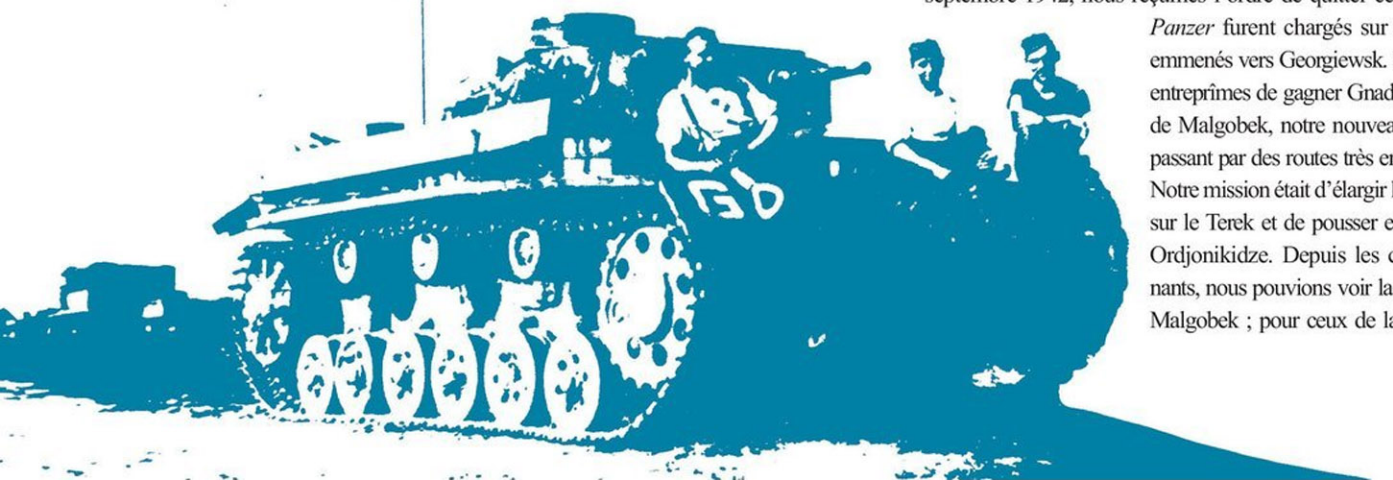
NACH KAUKASUS !

Le 6 juin 1942, nous reçûmes l'ordre d'embarquer pour rejoindre le front de l'Est. Finalement, notre division fut la *SS-Division « Wiking »* et non la *« Das Reich »* comme initialement prévu. La *« Wiking »* n'allait devenir la *5. SS-Panzer-Grenadier-Division « Wiking »* que le 9 novembre 1942 mais, dès l'été, elle disposait déjà de son *Panzer-Regiment*. Le voyage en train dura huit longues et pénibles journées. Nous passâmes par le Harz, la Thuringe, la Saxe et la Silésie. N'ayant subi aucun bombardement, toutes ces régions étaient encore intactes. Elles étaient superbes. Puis nous entrâmes en Pologne pour rejoindre la ville de Lemberg. Ensuite, ce fut Tarnopol, Dniepropetrvsk et Anwrosiewka. Nous étions enfin arrivés à destination, en Union Soviétique. La *2. Panzer-Kompanie*, à laquelle j'appartenais, était cantonnée à Wasiljewla. Les équipages dormaient dans des tentes ou directement sous les chars, comme cela se faisait beaucoup à l'époque. Bien vite, l'entraînement reprit ses droits mais, cette fois, avec des balles réelles et des munitions de guerre. Ce fut au cours de l'une de ces séances d'entraînement que nous eûmes à déplorer nos premières pertes. Nous étions en train de nous exercer à l'attaque d'une tranchée ennemie. Le pointeur en tourelle et le radio en caisse devaient fixer les fantassins adverses grâce au feu de leurs mitrailleuses tandis que le chef de char avait pour mission de lancer, depuis son tourelleau, une grenade à manche dans le boyau. Un *SS-Unterscharführer* qui, pourtant, s'était bien comporté jusqu'alors perdit le contrôle de ses nerfs. Pour observer l'exercice, notre chef, le *SS-Hauptsturmführer* Staden, se tenait debout sur le capot arrière du *Panzer* en compagnie du *SS-Untersturmführer* Schneider. Le *Bordführer* (chef de char) tira

Karl Jauss, héros de notre texte, pose à la tourelle de son *Panzer III*. Il est déjà bien décoré ! Toutefois, il recevra encore la *DKiG* (*Deutsche Kreuz in Gold*). Rappelons que cette décoration avait été créée par Adolf Hitler (*Führer und Oberster Befehlshaber der Wehrmacht*), le 28 septembre 1941, afin de récompenser les actes de bravoure sur le front de l'est. Coll. P. Tiquet

d'un coup sec sur le cordon du détonateur à retardement de la grenade, le jeta puis referma sa trappe en emmenant avec lui le projectile ! L'explosion à l'intérieur du blindé pouvait provoquer la mort de l'ensemble de l'équipage car le char était bourré de munitions, sans oublier que, dans un endroit clos, les éclats de la grenade se transformeraient à coup sûr en une myriade de lames de rasoir. Ayant observé les faits, Staden ouvrit la coupole du chef de char. Il parvint à se saisir *in extremis* de la grenade. Mais le retardateur était arrivé à son terme et l'engin lui explosa entre les mains, le tuant sur le coup et blessant à l'œil Schneider. Moi-même, je me tenais à moins de vingt mètres du lieu du drame. Je pus donc voir l'accident « en direct ». Quelques jours plus tard, nous enterrions notre chef de compagnie à Uspenskaja. Notre nouveau *Kommandeur* était le *SS-Untersturmführer* Flügel. Bien qu'étant encore très jeune, c'était un officier efficace et doté d'un solide sens de la tactique des *Panzer*. En tous les cas, il nous inspirait confiance. Quant à moi, à la mi-juillet, je devins le *Bordführer* du char n°235, un *Panzer III Ausf. J* armé d'un canon *KwK L/42 kurz* (court) de *5cm*. Du fait des difficultés d'approvisionnement, nous n'avions malheureusement pas encore perçu notre radio *FuG5* mais cela ne devait pas tarder. Le char en lui-même était solide mais son canon avait des capacités de destruction limitées face à des blindés ennemis lourds, à l'instar du T-34/76. Heureusement, notre équipage était soudé et notre entraînement poussé au maximum. L'un dans l'autre, c'est ainsi que nous pouvions espérer contrebalancer les handicaps techniques auxquels nous allions être confrontés.

En août 1942, la *« Wiking »* fut intégrée au sein du *LVII. Armeekorps* de la *1. Panzerarmee* à l'époque commandée par le *Generalfeldmarschall* Ewald von Kleist [Kleist sera remplacé le 21 novembre 1942 par le *Generaloberst* Eberhard von Mackensen – NdlR]. Notre objectif était la conquête du Caucase tandis que d'autres divisions s'apprêtaient à marcher vers Stalingrad. Nous roulions vers Tuapse, un port de moyenne importance établi sur les rives de la mer noire, dans le district de Krasnodar. Nous y sommes arrivés sans rencontrer d'obstacles mais nos réservoirs étaient quasiment à sec et le ravitaillement avait beaucoup de mal à suivre. Une fois la ville tombée entre nos mains, nous pensions poursuivre sur notre élan mais déjà les premiers chars commençaient à tomber en panne de carburant. Notre marche était momentanément interrompue. Les *Panzer* étaient stoppés, dans la steppe, moteurs arrêtés. Après quelques heures, nous reçûmes enfin une vingtaine de litres d'essence par machine, juste histoire de pouvoir redémarrer. C'était suffisant pour nous mettre à l'abri à défilement de tourelle dans des replis du terrain. La population civile n'était pas franchement amicale. Il y avait d'ailleurs des signes évidents de la présence de partisans dans le secteur. Les gardes de nuit furent donc doublées. Quelques heures plus tard, après avoir été correctement ravitaillés, nous reprîmes notre marche en direction de Maïkop. À la surprise générale, nous découvrîmes une très jolie ville, peu endommagée par la guerre. De là, nous organisâmes des reconnaissances en profondeur vers l'est. À la mi-septembre 1942, nous reçûmes l'ordre de quitter ce secteur. Les *Panzer* furent chargés sur des trains et emmenés vers Georgiewsk. Ensuite, nous entreprîmes de gagner Gnadensburg, près de Malgobek, notre nouveau secteur, en passant par des routes très endommagées. Notre mission était d'élargir la tête de pont sur le Terek et de pousser en pointe vers Ordjonikidze. Depuis les cols environnants, nous pouvions voir la petite cité de Malgobek ; pour ceux de la *« Wiking »*,



Progression dans la steppe russe des machines de la *2. Panzer-Kompanie* du *SS-Panzer-Regiment 5.* On remarquera la présence d'un *Panzer III* armé d'un canon long de *5cm* identique à la seconde machine de Karl Jauss. Cette photo a été prise depuis le poste du radio d'un autre char, ce qui explique que l'on distingue, au premier plan, des maillons de chenille servant aux réparations. Ils étaient fréquemment installés sur les glacis des chars afin d'en renforcer la protection frontale.
Coll. P. Tiquet

Malgobek est un nom qui évoque des combats violents, de lourdes pertes et de terribles souvenirs. Le 26 septembre, au petit matin, nous partîmes au combat avec la ferme intention de nous emparer de cette localité. Il faisait encore très sombre. De plus, la vallée que nous devions emprunter était envahie d'un brouillard très épais. Stagnant au ras du sol, celui-ci rendait la visibilité nulle. Pour nous couvrir mutuellement et ne pas nous perdre, nous nous tenions très près les uns des autres, nos pilotes se guidant aux bruits des moteurs de ceux qui étaient devant. Après une progression d'une extraordinaire lenteur, nous parvîmes enfin sur notre position d'attaque. Il était environ 6h00. Pendant une heure, il ne se passa rien ou presque. Seuls les bruits des préparatifs de l'assaut se faisaient entendre. Mais pas de canonnades. Le brouillard ne se levait pas. Notre *Panzer-Abteilung* disposait de 48 chars. L'ennemi devait avoir entendu le ronronnement de nos moteurs. Vers 9h00, enfin, nous pûmes nous mettre en formation – large et échelonnée dans la profondeur – afin de passer à l'attaque. La *2. Kompanie* se tenait sur l'aile gauche du dispositif. Avec le soleil, le brouillard se faisait de moins en moins dense. Nous reçûmes l'ordre *« Panzer Marsch ! »* Les moteurs s'emballèrent, les trappes et les volets blindés se fermèrent dans un bruit sec et presque coordonné et les cliquetis des chenilles se firent entendre dans un grand vacarme. Bientôt, la vallée entière résonnait des grincements

Panzer III Ausf. J du *SS-Panzer-Regiment 5.* On distingue clairement l'insigne de la division – une roue solaire nordique – sur le garde-boue droit du blindé du centre.
Coll. P. Tiquet

Le radio de ce *Panzer III* de la *2. Panzer-Kompanie* pose à côté de la tourelle de son blindé sur laquelle est inscrit le nom de sa fiancée, « Christl ». On notera les pots fumigènes, bien utiles aux tankistes allemands pour, parfois, se sortir de situations délicates face aux T-34 soviétiques. Blindage renforcé des postes du radio et du pilote, lance-fumigènes et, enfin, trappe du tourelleau en une seule pièce, sont autant d'indices qui nous amènent à penser que nous avons à faire à une version L du char. Mais où est donc passé le tube de son canon long ? Coll. P. Tiquet

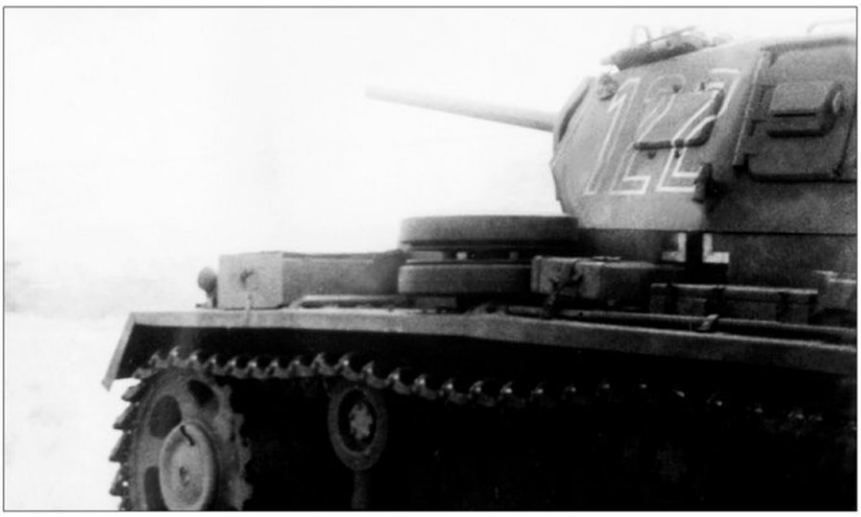
provoqués par notre caravane d'acier. Mais au bout d'une centaine de mètres à peine, un coup de tonnerre se fit entendre. L'air s'emplit subitement de grandes volutes de fumées noires. Il y avait des explosions. Nous étions pris sous un barrage d'artillerie soviétique. Nous avions du mal à distinguer nos voisins tant les salves des obusiers se suivaient. Les impacts russes étaient de plus en plus proches. Nous ne nous attendions pas à un tel accueil, enfin, pas aussi tôt ! Et pour ne rien arranger, pour nombre d'entre-nous, dont moi, c'était la première fois que nous avions à progresser sous un feu aussi violent. Après un kilomètre, nous atteignîmes un fossé antichar. À une soixantaine de mètres sur la gauche, je distinguai de l'infanterie, sans toutefois pouvoir dire s'il s'agissait des Russes ou des nôtres. À 10h00, le martelage des « Popofs » redoubla d'intensité. Vers midi, le *Panzer III* situé en arrière et sur ma gauche reçut un coup direct sur la tourelle. Il y eut peu de survivants. À 14h00, les canons soviétiques finirent par se taire. Bonne ou mauvaise nouvelle ? La réponse ne tarda pas. C'était désormais au tour des chasseurs-bombardiers ennemis de nous rendre visite. Il s'agissait d'Iliouchine Il-2 « Sturmovik », des appareils que nous surnommions les « tanks volants » car ils étaient blindés et donc difficiles à envoyer au tapis ! Malgré tout, les gars du *SS-Panzer-Pionier-Bataillon 5* parvinrent à créer une brèche dans la défense russe. Leur action nous permit de poursuivre notre attaque. Contents de quitter cette vallée infernale, nous passâmes en pointe avec le *SS-Obersturmführer* Nicolussi-Leck. Devant nous, à peu près

Un équipage de la 2. *Panzer-Kompanie* pose pour la traditionnelle photo souvenir sur son *Panzer III* à canon long. Le *SS-Unterscharführer* (3e à partir de la droite) s'appuie sur un sabre russe de prise. À l'arrière plan, on distingue une Kübelwagen portant l'insigne divisionnaire. Coll. P. Tiquet

Panzer III Ausf. J de la « *Wiking* » armé de la version longue du canon de *5cm* (*KwK39 L/60*). Cette machine sera ultérieurement remplacée par la version (*Ausf.*) *L* du *Panzer III*, bénéficiant, entre autre, d'un blindage plus épais. Il convient toutefois de préciser que, malgré ses améliorations notables, le *Panzer III* aura toujours beaucoup de mal à s'imposer face aux T-34/76 et, *a fortiori*, contre les nouveaux mastodontes de Staline dont les T-34/85 et autres JS-1.
Coll. P. Tiquet

sur trois kilomètres de large, se déroulait un paysage vallonné qui n'était pas sans rappeler celui que j'avais connu lors de ma formation au camp de Staumühle-Paderborn. En tant que *Bordführer*, je savais pertinemment que ce genre de terrain n'avantageait pas les attaquants. Et je n'étais pas seul ! C'est pour ça que, sur ordre du *Kommandeur*, notre colonne obliqua sur la droite, en direction d'une petite vallée couverte de bosquets. En arrivant sur notre nouvel objectif, nous nous rendîmes compte que les bois étaient pleins de Russes ! Ils étaient complètement ahuris de nous voir débouler sur eux car ils pensaient certainement que nous avions été pulvérisés par leur artillerie. Au bas mot, il devait y avoir là un millier d'hommes. Après une demi-heure de *statu quo*, des chars ne procédant jamais seuls à une opération de « nettoyage », le reste de la *Kompanie* arriva en étant escortée par l'infanterie. Celle-ci s'attela à la sécurisation du terrain tandis que, de notre côté, nous reprîmes notre progression pour rejoindre un secteur plus calme pour passer la nuit et remettre en état nos *Panzer*. Nous savions tous que, maintenant, les Russes avaient identifié notre axe de progression principal.

Dans la nuit, quelques camions bâchés nous apportèrent munitions et essence. Pour ma part, je me mis en tête de chercher le *Kommandeur* de ce bataillon du *SS-Regiment « Westland »* qui venait de nous prêter main forte. C'était le *SS-Hauptsturmführer* Hadeln, sous les ordres duquel j'avais servi à Amsterdam puis en France pendant la *Westfeldzug* (campagne à l'Ouest de mai et juin 1940). Pour l'un comme pour l'autre, ce fut une grande joie de nous retrouver. Du fait de l'obscurité et de l'humidité, le brouillard du Terek redescendit sur les terres grasses. Dès l'aube, alors que nous étions en train de nous réveiller, nous reçûmes des coups de la part d'antichars russes silencieusement amenés dans la nuit. Ici ou là, des percutants s'écrasaient près des chars immobiles sans toutefois les toucher. De l'endroit où nous étions, nous ne pouvions pas apercevoir l'ennemi. Pour en finir avec lui, la *3. Panzer-Kompanie* se dirigea vers le sud. Pour notre part, lentement, en première, nous progressâmes dans une autre direction. À une cinquantaine de mètres, nous aperçûmes quatre monticules suspects. Sans que ne fut donné d'ordre, chaque char stoppa et ouvrit le feu, ce en vertu du « bon vieux » principe de précaution cher à tout soldat digne de ce nom. En quelques secondes, les antichars soviétiques camouflés derrière ces petites buttes furent réduits à l'état d'épaves. Cela eut pour effet de faire décamper des fusiliers pourtant censés les protéger ! Malheureusement, nous ne pouvions combattre aussi efficacement contre l'infanterie ennemie. Aussi, arrivés près d'un champ de maïs, nous décidâmes de faire demi-tour avant de trop nous exposer. C'est à ce moment-là, alors que nous venions d'achever notre manœuvre, qu'une formidable explosion souleva de plusieurs dizaines de centimètres notre *Panzer III*. Puis, plus rien. Le silence absolu. Dans la fumée qui envahissait l'habitacle, je ne dénombrai aucun blessé. Nous venions de rouler sur une mine qui avait détruit une chenille et une partie du train de roulement du char. Avertie par radio, la *Kompanie* nous ordonna de rester sur place, nous promettant l'arrivée de moyens de dépannage. La fumée dissipée, nous pûmes utiliser nos mitrailleuses et lancer quelques grenades aux alentours afin de dissuader les « Ivans » de trop s'approcher du blindé immobilisé.



Panzer III de la 1. Panzer-Kompanie du régiment cuirassé de la « Wiking ».
Coll. P. Tiquet

Panzer IV kurz (il s'agit d'un *Ausf. F1*) du *SS-Panzer-Regiment 5* photographié en Union Soviétique. Habilement utilisé par un équipage expérimenté utilisant des munitions spéciales, ces chars, bien qu'étant encore équipés d'un canon court, étaient capables de s'opposer aux T-34/76 et KV1. Coll. P. Tiquet

Une autre mine sauta, probablement touchée par l'une de nos rafales de MG-34. Tout ceci était angoissant, d'autant que les copains avaient décroché. Nous étions donc seuls. Au loin, on pouvait entendre les bruits et la fureur des combats qui se déroulaient vers Szagopschine. À une vingtaine de mètres derrière nous se trouvait un « drôle » de petit monticule. Que pouvait-il donc cacher ? Il me fallait en avoir le cœur net ! Je fis pivoter la tourelle du *Panzer* dans cette direction, le canon de *5cm* pointé dessus. Précautionneusement, je descendis par la porte latérale opposée. *Maschinenpistole* (pistolet-mitrailleur) à la hanche, je m'approchai de ce raidillon. Il s'agissait d'un trou de combat dont les bords étaient garnis de sacs de sable. Deux jeunes soldats soviétiques, des gamins, s'y trouvaient. Ils étaient apeurés. Sans se faire prier, ils jetèrent leurs armes et sortirent de leur cachette, hébétés. Après avoir neutralisé leurs fusils en ôtant les culasses, je revins avec les prisonniers vers mon char. Parlant un peu le Russe, je me mis en tête de les interroger. Le peu que je compris est qu'ils faisaient partie d'une escouade chargée de protéger ce champ de mines. Nous avions eu beaucoup de chance de ne pas être tombés sur des gaillards plus coriaces et mieux armés car, la veille encore, un équipage de la *1. Kompanie* avait été massacré dans des circonstances similaires. Après un petit moment, les secours arrivèrent. Une dépanneuse semi-chenillée escortée par deux *Panzer III* prit notre blindé en remorque pour l'amener jusqu'à l'atelier de réparations. La chenille et quelques éléments du train de roulement durent être changés. Après trois jours, nous étions de nouveau prêts à repartir au combat.

Quelques jours plus tard, notre *Zug* fut de nouveau engagé en appui de l'infanterie. Le secteur était très vallonné, ce qui, au moins, avait pour avantage de nous offrir des défilements et de nous éviter de trop servir de cibles aux antichars russes de 7,62mm. Au loin, le terrain semblait plus plat. Bientôt, nous nous engageâmes sur une pente. À ce moment-là, un bruit terrifiant se produisit dans la boîte de vitesses. Le moteur s'affola. Le char s'emballait en marche-arrière ! Boîte cassée, nous étions au point mort ! Notre chauffeur fit ce qu'il put pour freiner le *Panzer* dans sa course mais le poids et la vitesse eurent raison de nos freins. Comme dans un mauvais film, nous étions ballottés en tout sens, impuissants. En bas, dans la vallée que nous venions de quitter, voyant ce qui se tramait, des véhicules nous firent de la place. Comme dans un manège de fête foraine, voilà que nous étions en train de remonter sur l'autre versant. Nous finissions enfin par nous immobiliser entre les deux versants, au fond de la vallée. À bord, chacun était blanc comme un linge. Rapatriés par un semi-chenillé vers l'atelier de réparation, nous y fumes chaleureusement accueillis, avec quelques sourires moqueurs et un petit mot du chef d'atelier : « *Messieurs, vous êtes de bons clients !* » Deux jours plus tard, nous étions de nouveau au combat, avec un blindé équipé de freins neufs et d'une nouvelle boîte de vitesses.

TENIR SANS FAILLIR

Au début de l'hiver 1942-43, la situation au front ne cessait de se détériorer. À titre d'exemple, la *13. Panzer-Division*, aux ordres du *Generalleutnant* Hellmut von der Chevallerie, arriva près d'Elchetowo et d'Ordzchonoskidse en ayant quasiment perdu tout ses chars. La résistance russe s'était terriblement accrue. Nous étions nous-mêmes engagés dans le secteur de Naltschik et Alagier. Les Soviétiques étaient en mesure de remplacer hommes et matériels plus rapidement que nous. Leurs réserves semblaient inépuisables. Et,

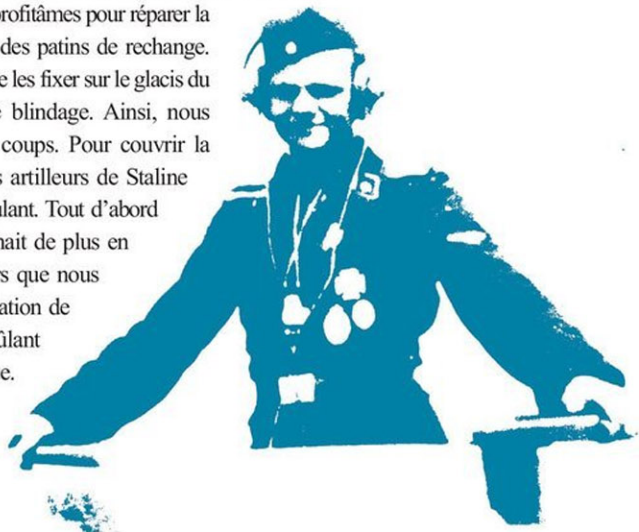
Une *Kübelwagen* de la *« Wiking »*, dont on aperçoit clairement l'insigne à l'arrière droit, progresse dans une sorte de canal d'irrigation. Bien qu'étant particulièrement robuste, en tout terrain, la *Kübelwagen* allemande se montrera moins agile que ses homologues alliées dont la célèbre Jeep américaine. Coll. P. Tiquet

comme si tout ceci ne suffisait pas, nous avions noté qu'ils utilisaient aussi une quantité croissante de blindés et de véhicules américains ; ils dégustaient même des rations offertes par Roosevelt. Quelle ironie ! Des capitalistes nourrissaient des communistes dans le but de mettre à genoux des Allemands ! Le monde entier était en train de se liguer contre nous.

Le 14 novembre 1942, vers midi, l'alerte fut sonnée. Notre *Kompanie* était appelée au secours par des troupes amies en passe d'être encerclées. Nous partîmes vers le front où nous fûmes rapidement au contact de l'ennemi. Mon *Panzer* se trouvait sur l'aile droite de la formation, en flanc-garde. Malgré notre vitesse élevée, nous recevions des obus tirés par des antichars et des T-34. Notre char reçut un premier coup dans le chemin de roulement gauche. Une légère fumée due à de l'huile en train de se consumer s'en dégageait déjà. Deux minutes plus tard, un deuxième impact frappa de plein fouet nos galets de roulement. L'impact fut si violent que notre machine tangua sur ses suspensions pendant une bonne trentaine de secondes ! Nous étions immobilisés. Pour nous dissimuler de la vue de nos adversaires, je décidai de faire tirer deux fumigènes. Mais, à peine la fumée avait-elle disparu que nous recevions deux nouveaux obus. Le premier cisailla l'antenne de la radio tandis que le second emporta notre coffre de tourelle et, avec lui, nos tentes, ponchos et effets personnels. Un chasseur de char armé d'un canon de gros calibre nous avait pris dans sa ligne de mire et, toutes les deux minutes en moyenne, avec la régularité d'un métronome, il nous faisait « valser ». Dieu merci, le tireur connaissait mal son boulot. Encore un éclair ! Cette fois, l'obus passa juste au-dessus de la tourelle dans un fracas assourdissant. Ce « salopard » était à environ 1 200 mètres. Mon pointeur le repéra. Aussitôt, il me demanda l'autorisation d'ouvrir le feu. Ma réponse fut négative car notre *Panzer III* n'était équipé que d'un « malheureux » *5cm* court. Aussi, à une telle distance, nous n'aurions pu qu'égratigner le Russe, ce qui, indubitablement, aurait eu pour effet de l'exaspérer encore un plus. Quant à sortir de l'engin, c'était du pur suicide car nous aurions alors formé des cibles idéales pour les fantassins qui rôdaient dans le coin. Bref, nous étions coincés. Entre-temps, la *Panzer-Kompanie* avait fait demi-tour. Nos camarades avaient-ils seulement remarqué qu'il nous était impossible de nous mouvoir ? Impossible de le savoir car, étant privés d'antenne, nous ne pouvions plus émettre ni recevoir de messages radios. Nous n'avions plus qu'à attendre la nuit qui, dans cette partie de la Russie, à l'époque où nous étions, commençait à tomber dès 15h00. Jusque-là, il allait falloir se faire les plus discrets possible. En face, le « gros » était toujours là, à l'affût, observant les lignes de débouché par lesquelles les nôtres auraient pu tenter de nous venir en aide. Mon idée de nous faire passer pour morts n'avait pas porté ses fruits, car, dans le cas contraire, ce blindé aurait décroché ou se serait approché de nous pour admirer le résultat de ses efforts. Il nous guettait, je le savais et lui aussi. Profitant de la pénombre, je décidai d'en finir, de jouer mon va-tout et de quitter l'épave de notre *Panzer*. Mais dans ces duels, les nerfs des uns et des autres étaient mis à rude épreuve. Et ce fut ainsi que mon tireur commença à ouvrir le feu sur le blindé ennemi. Comme prévu, nos obus ricochèrent sur sa cuirasse et fusèrent vers les cieux comme autant de comètes flamboyantes. Bizarrement, alors que l'équipage soviétique avait le pouvoir de nous réduire en miettes, il ne répliqua pas. Jusqu'à aujourd'hui, ceci reste une grande énigme pour moi ! Peut-être avaient-ils un problème d'ordre technique à leur bord ? Lorsque l'obscurité fut totale, nous nous risquâmes à sortir de notre char avec moult précautions, laissant un homme au canon, au cas où. Au loin, le bruit rassurant d'un engin de dépannage allemand se fit entendre. Les camarades ne nous avaient pas laissé tomber. Peu avant minuit, un semi-chenillé vint nous prendre en remorque ; nous étions sortis d'affaire ! Bientôt, le n°235 allait repartir au combat.

Ce *Panzer III* à canon long du *SS-Panzer-Regiment 5 « Wiking »* est survolé parce qu'il semble être un Fieseler-Storch. Coll. P. Tiquet

L'atelier mécanique du *SS-Panzer-Regiment 5* se trouvait implanté près du gros bourg d'Alagier. De fait, il représentait une cible facile que les Russes ne manquèrent évidemment pas d'essayer de rayer de la carte en organisant une attaque blindée. Informés, nous décidâmes de foncer pour aider les mécanos qui, si souvent, nous avaient sortis de la « merde ». Notre contre-attaque se déroulait bien. La *2. Panzer-Kompanie* était soutenue par des éléments de la *3*. Un tiers de nos machines, dont les *Panzer IV* plus robustes, attaquait l'ennemi de face pour le fixer tandis que le reste de la *Kampfgruppe* développait un vaste mouvement tournant pour le prendre de flanc ; il s'agissait d'une tactique simple mais bien rodée et toujours très efficace. L'artillerie divisionnaire nous appuyait également. Alors que les T-34 et les Lee étaient en train de se replier, un obus explosif allemand ou soviétique, je ne sais pas, endommagea notre chenille droite. Comble de malheur, ce fut précisément le moment que choisit une escadrille de « Sturmovik » pour mitrailler le champ de bataille et se délester de ses bombes. Heureusement pour nous, cette attaque fut sans effets. Le calme étant revenu, nous en profitâmes pour réparer la chenille endommagée avec des patins de rechange. Nous avions pris l'habitude de les fixer sur le glacis du char afin d'en renforcer le blindage. Ainsi, nous faisions d'une pierre deux coups. Pour couvrir la retraite de leurs blindés, les artilleurs de Staline déclenchèrent un barrage roulant. Tout d'abord éloigné, celui-ci se rapprochait de plus en plus de notre position. Alors que nous étions occupés à notre réparation de fortune, un éclat d'obus brûlant m'atteignit à la main droite.



Panzer III Ausf. J de la 2. Panzer-Kompanie du Panzer-Regiment de la « Wiking ». Ce char est armé d'un canon long KwK39 L/60 de 5cm, une pièce qui permettra aux Panzerschützen de lutter dans de meilleures conditions face aux blindés soviétiques. Notons toutefois que ce canon ne sera en rien une « arme miracle » et, de fait, à partir de l'hiver 1942-43, le Panzer III est un char déclassé. Faute de mieux, les Allemands continueront à l'utiliser sur tous les théâtres d'opérations. Coll. P. Tiquet

Malgré tout, un peu plus tard, nous parvînmes à rejoindre le reste de la *Kompanie*. Elle était camouflée dans un village dont les isbas brûlaient sous les coups de l'artillerie soviétique. Conformément aux consignes, je me présentai à mon *Kommandeur*, le *SS-Obersturmführer* Flügel, afin de lui rendre compte. Regardant ma blessure, il m'envoya chez le médecin-chef mais pas question d'évacuation sanitaire. Lors de cet accrochage, nos équipages avaient détruit une dizaine de chars de fabrication américaine et une douzaine de canons antichars. Un blindé avait même été capturé intact, mais le chef de char avait pu nous fausser compagnie dans la nuit. Chez les Russes aussi, il y avait de « sacrés clients ». L'Armée Rouge pouvait compter sur des combattants valeureux et courageux.

REPLI VERS L'OUEST

Nous approchions de Noël et les nouvelles en provenance de la *6. Armee* prise au piège dans Stalingrad n'étaient guère encourageantes. Pour nous, le temps des conquêtes était révolu. Nous ne campions jamais au même endroit et les mouvements étaient incessants. Ceci ne nous empêchait pas de nous battre avec détermination contre les « Moujiks ». Un jour, nous fûmes engagés contre une bonne vingtaine de T-34 et quelques chars américains. Nos *5cm kurz* ne pouvaient les toucher efficacement qu'à une distance de 600 mètres maximum, et encore ! Cela nous obligeait à faire preuve de courage et de sang froid, car il nous fallait retenir nos tirs quasiment jusqu'au dernier moment. De leur côté, les Russes, avec les 76,2mm de leurs T-34, ne se privaient pas de nous allumer dès 1 000 mètres voire plus. En tout état de cause, lors de cette bataille se déroulant en pleine steppe, ils perdirent la totalité de leurs machines. Certains T-34 avaient même été cassés à moins de 100 mètres de distance !

Le 29 décembre 1942, nous nous retrouvâmes sur les quais de la gare de Doschmkino afin d'embarquer sur un train. Les wagons étant trop peu nombreux et non chauffés, nous restâmes dans nos *Panzer* le temps du voyage. Ce ne fut pas très agréable, surtout en cette période hivernale, mais à la guerre comme à la guerre, n'est-ce pas ? Des mitrailleuses antiaériennes furent mises en batterie pour parer à toutes éventualités. La destination finale du *Panzer-Regiment* était Stalingrad ! Enfin, c'étaient les bruits qui couraient parmi la troupe. En réalité, les nouvelles de la *6. Armee* étaient de plus en plus déprimantes et personne à Berlin n'avait l'intention de nous sacrifier dans une mission assurément sans retour. Le 31, nous obliquâmes vers Tichoritzkaja pour finalement atteindre Kuberle deux jours plus tard. Là, nous roulâmes plein Est en direction des divisions soviétiques qui arrivaient en un flot ininterrompu d'hommes et de matériels. Les jours suivants, nous conduisîmes des reconnaissances en profondeur afin de recueillir un maximum d'informations au sujet de l'ennemi. Lors de l'une de ces missions, alors que nous étions embusqués avec trois autres *Panzer III* près d'une ligne de chemin de fer menant à Stalingrad, j'entendis des appels juste derrière mon blindé. Un vieux bonhomme, un Russe tout rabougri au visage simiesque, était en train de me faire des signes tout en m'appelant. Je décidai de le suivre, à pied. Ce que je fis après m'être entendu avec mon équipage. Le vieux me conduisit vers quelques isbas dans lesquelles une douzaine de soldats de la *Wehrmacht* baignaient dans le sang, torturés puis massacrés par des partisans. Tel était notre quotidien sur l'*Ostfront*.

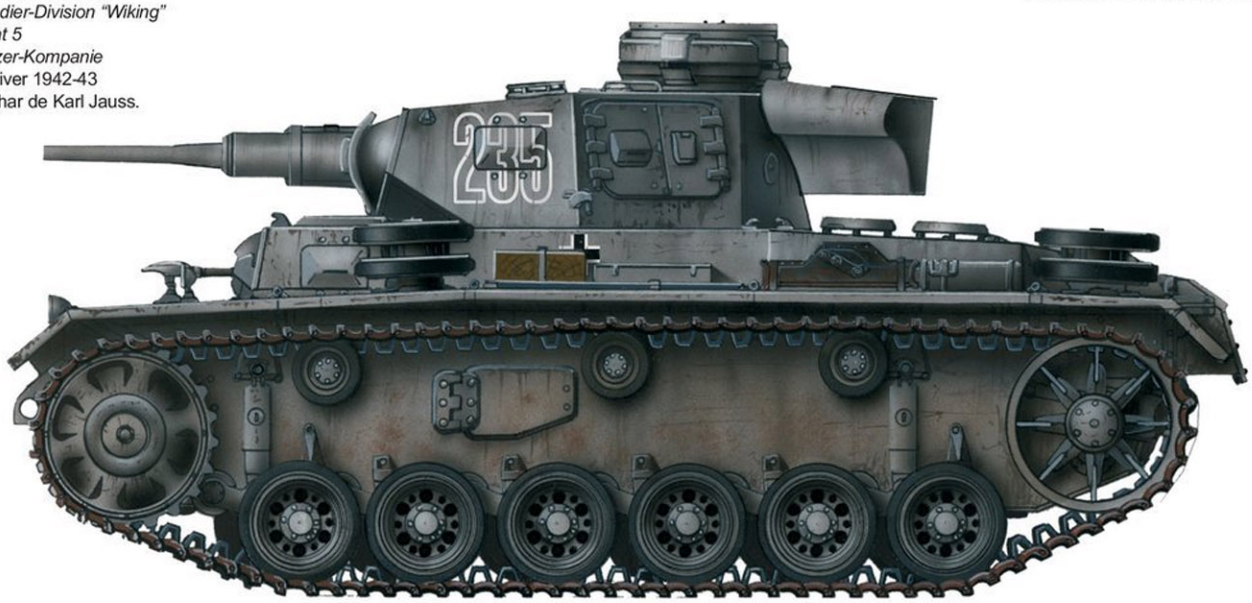
Les jours passant, la neige se mit à tomber à gros flocons. Les masses russes attaquaient et attaquaient encore avec toujours plus de moyens. Le 10 janvier 1943, je partis en mission avec deux autres blindés de notre *Kompanie* vers Kamenno-Ballcoff. Nous devions y soutenir nos fantassins qui luttaient par moins 20°C. Face à nos lignes distendues, j'observais des tâches brunâtres allongées dans la neige avec mes jumelles. Naïvement, je pensais qu'il s'agissait de cadavres ennemis mais, le soir venu, je vis de mes propres yeux ces « cadavres » se mettre debout et monter à l'assaut ! Incroyable ! Après être restés allongés pendant plus de sept heures par une température quasi-polaire, ces Soviétiques pouvaient encore combattre ! Nos obus les déchiquetèrent. L'attaque avait été repoussée sans que nous n'ayons eu à subir la moindre perte.

Après avoir perdu le « 235 » lors d'une reconnaissance, un matin, mon *Kommandeur* me demanda d'aller prendre livraison à Proleyarslcaja de trois chars flambant neufs. Je le fis avec d'autant plus de joie qu'il s'agissait d'un trio de *Panzer III* armés du nouveau *5cm lang*, le *KwK 39 L/60*, une pièce bien plus efficace que nos 5cm courts. Le matin suivant, à bord du nouveau « 235 », nous nous dirigeâmes vers Salsk où nous devions protéger des hommes du *Pionier-Bataillon* occupés à faire sauter un dépôt de munitions. Nous reculâmes ensuite vers Jegorlylslcaj où, d'ailleurs, se déroulèrent de très durs combats. Au cours d'une contre-attaque, un char situé à ma gauche fut touché par un obus qui se faufila entre la tourelle et la caisse. Du fait de l'impact, celle-ci vola à une cinquantaine de mètres. Le *Bordführer*, un certain Büscher, fut tué sur le coup. On retrouva les restes de sa dépouille encore à son poste, dans son tourelleau.

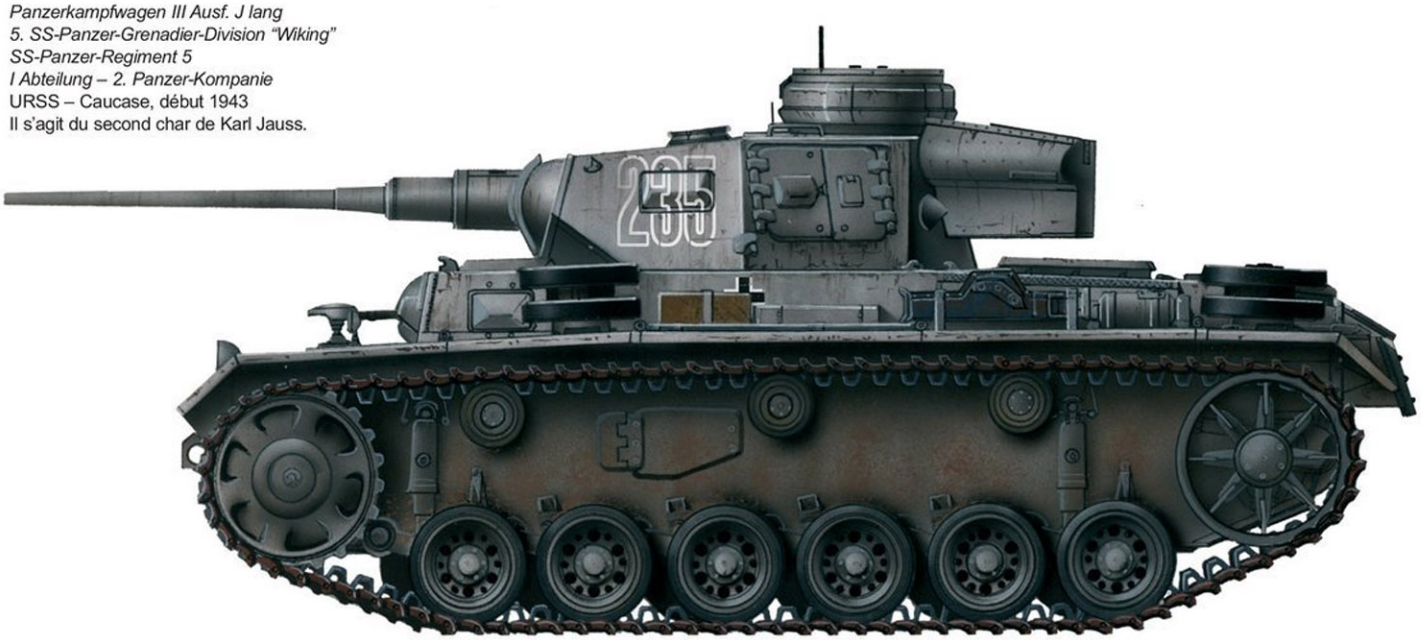
Paul Kümmel, « patron » d'une *Gepanzerte Kampfgruppe* du *SS-Panzer-Regiment 5*, cherche son chemin sur une carte du Caucase. À l'arrière-plan, on reconnaît un *SPW*. Kümmel assurera la succession de Mühlenkamp lorsque celui-ci prendra d'autres fonctions. Coll. P. Tiquet

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

Panzerkampfwagen III Ausf. J kurz
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 2. Panzer-Kompanie
URSS – Caucase, hiver 1942-43
Il s'agit du premier char de Karl Jauss.



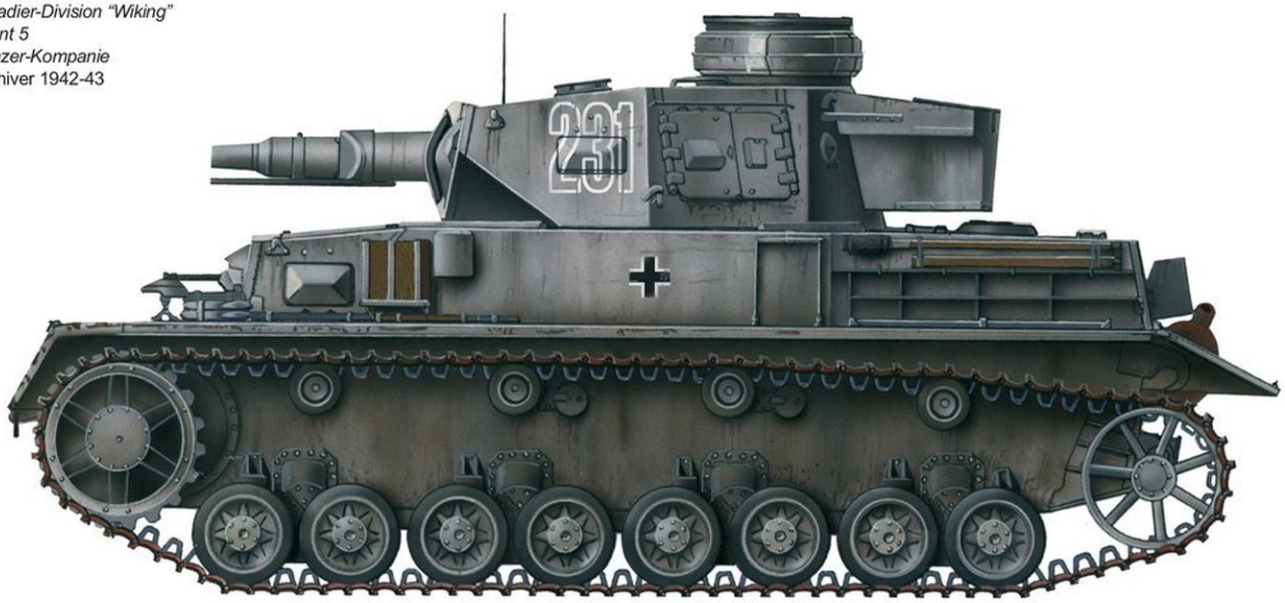
Panzerkampfwagen III Ausf. J lang
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 2. Panzer-Kompanie
URSS – Caucase, début 1943
Il s'agit du second char de Karl Jauss.



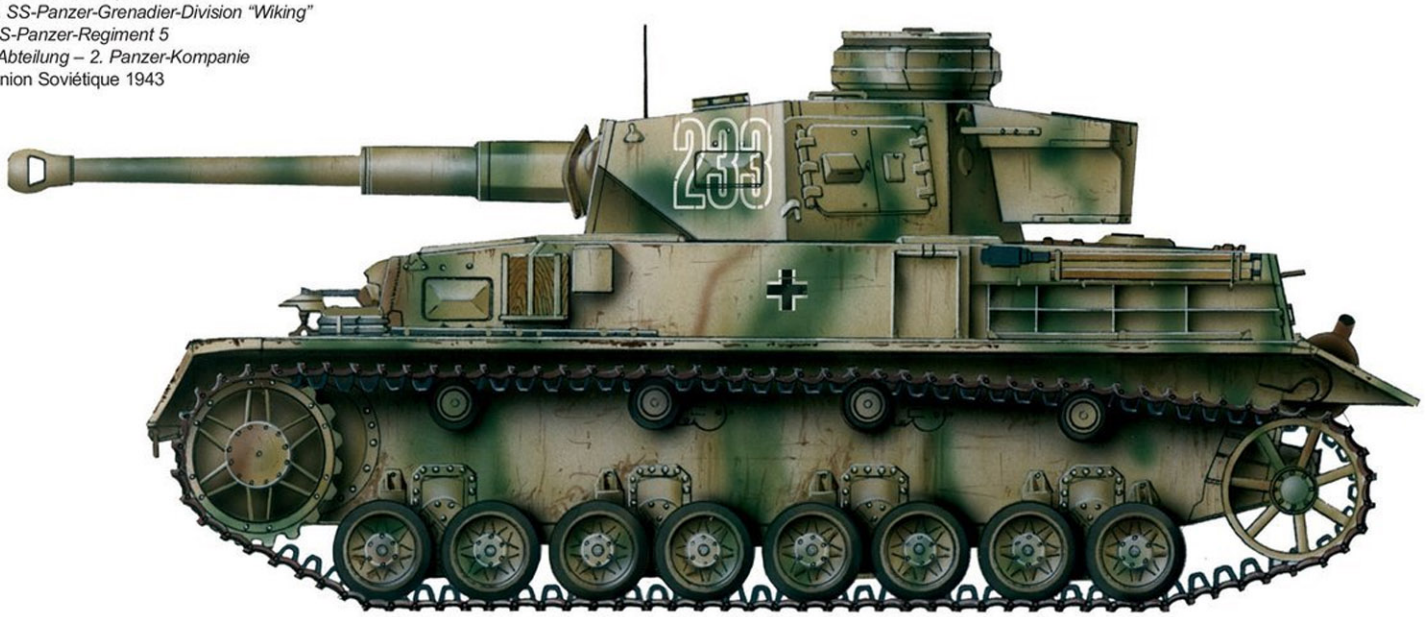
Panzerkampfwagen III Ausf. L
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 2. Panzer-Kompanie
Union Soviétique 1943

Profil réalisé à partir d'un témoignage écrit. Camouflage et marquages sont donnés sous réserves !

Panzerkampfwagen IV Ausf. F1
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 2. Panzer-Kompanie
URSS – Caucase, hiver 1942-43



Panzerkampfwagen IV Ausf. F2
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 2. Panzer-Kompanie
Union Soviétique 1943



Profil réalisé à partir d'un témoignage écrit. Camouflage et marquages sont donnés sous réserves !

Panzerkampfwagen III Ausf. J kurz
5. SS-Panzer-Grenadier-Division "Wiking"
SS-Panzer-Regiment 5
I Abteilung – 1. Panzer-Kompanie
URSS – Caucase, hiver 1942-43

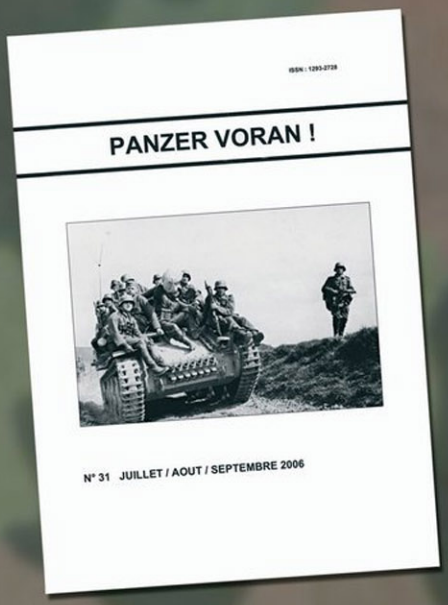
L'équipage de ce *Panzer III Ausf. L*, reconnaissable à son mantelet de canon et au surblindage de son glacis, pend un peu de repos avant le prochain engagement contre les chars soviétiques. On remarquera que l'orifice de la MG-34 coaxiale a été purement et simplement bouché par un chiffon imbibé de graisse. C'était une pratique courante qui avait pour but d'empêcher les saletés et la poussière de s'y loger.
Coll. P. Tiquet

Le 24 janvier 1943, je fus décoré de l'*EK I*, la Croix de Fer de Première classe. La remise des décorations eut lieu sous une pluie de tous les diables. Le moral des troupes était au plus bas. Les restes de la *6. Armee* agonisaient à Stalingrad. Quant à nous autres, nous ne cessions de reculer vers l'Ouest. Des unités disloquées retraitaient via le seul pont sur le Don encore debout, celui de Rostov, tandis que les T-34, grâce à leurs chenilles larges, passaient directement sur le fleuve gelé. Il n'y avait plus de front. Les tempêtes de neige et le froid étaient de retour. Cela faisait six mois que nous étions engagés dans cette partie du front. Le 2 février, nous atteignîmes enfin Taganrog où se trouvait notre base de repli. Là, le calme régnait. Nous pouvions enfin prendre un peu de repos et nous consacrer à la révision des *Panzer*. Mais la guerre contre les Soviétiques était encore loin d'être terminée !

Dans le prochain numéro de Batailles & Blindés, vous retrouverez Karl Jauss et ses camarades de la *« Wiking »* livrant bataille à bord de leurs *Panzer IV lang* et de leurs Panther. ■

Le *SS-Untersturmführer* Hans Flügel, à gauche, est le chef direct de Karl Jauss. Outre son allure de jeune premier, Flügel avait la réputation d'être un chef de guerre efficace !
Coll. P. Tiquet

PANZER VORAN !



Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! (n°31) :
(Disponible !)

Etude des unités de l'Oberbefehlshaber West ;
Juin-Décembre 1944 (suite) : L'Armeeoberkommando 15.
La 18. Feld-Division (L)
La 49. Infanterie-Division.
La 326. Infanterie-Division.
La Panzer-Armeeoberkommando 4 ; '' Fall Blau '', Juin 1942.
La 9. Panzer-Division.
La 3. Infanterie-Division (mot.)
L'as de la Panzerwaffe : le Feldwebel Kurt Knispel.

Et toujours les rubriques : Le courrier des lecteurs. Les corrigés.

Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! Hors série n°4
(Disponible !)

Panzer Voran ! Hors série n°4 est consacré à la
"Marder I .346. Infanterie-Division" ; France 1943-1944

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de "Panzer Voran !"
Chaque numéros de "Panzer Voran !" est vendu franco de port : 14,70€ (France) - 15,70€ (Europe)
Chaque numéros de "Panzer Voran ! PK. Collection" n°1 et n°2 est vendu franco de port : 13,20€ (France) - 14,20€ (Europe)
Le numéro de "Panzer Voran ! Hors série" n°4 est vendu franco de port : 24,00€ (France) - 25,00€ (Europe)

☐ "Panzer Voran !" n°29
☐ "Panzer Voran !" n°30
☐ "Panzer Voran !" n°31
☐ "Panzer Voran ! PK. Collection" n°1
☐ "Panzer Voran ! PK. Collection" n°2
☐ "Panzer Voran ! Hors série" n°4

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

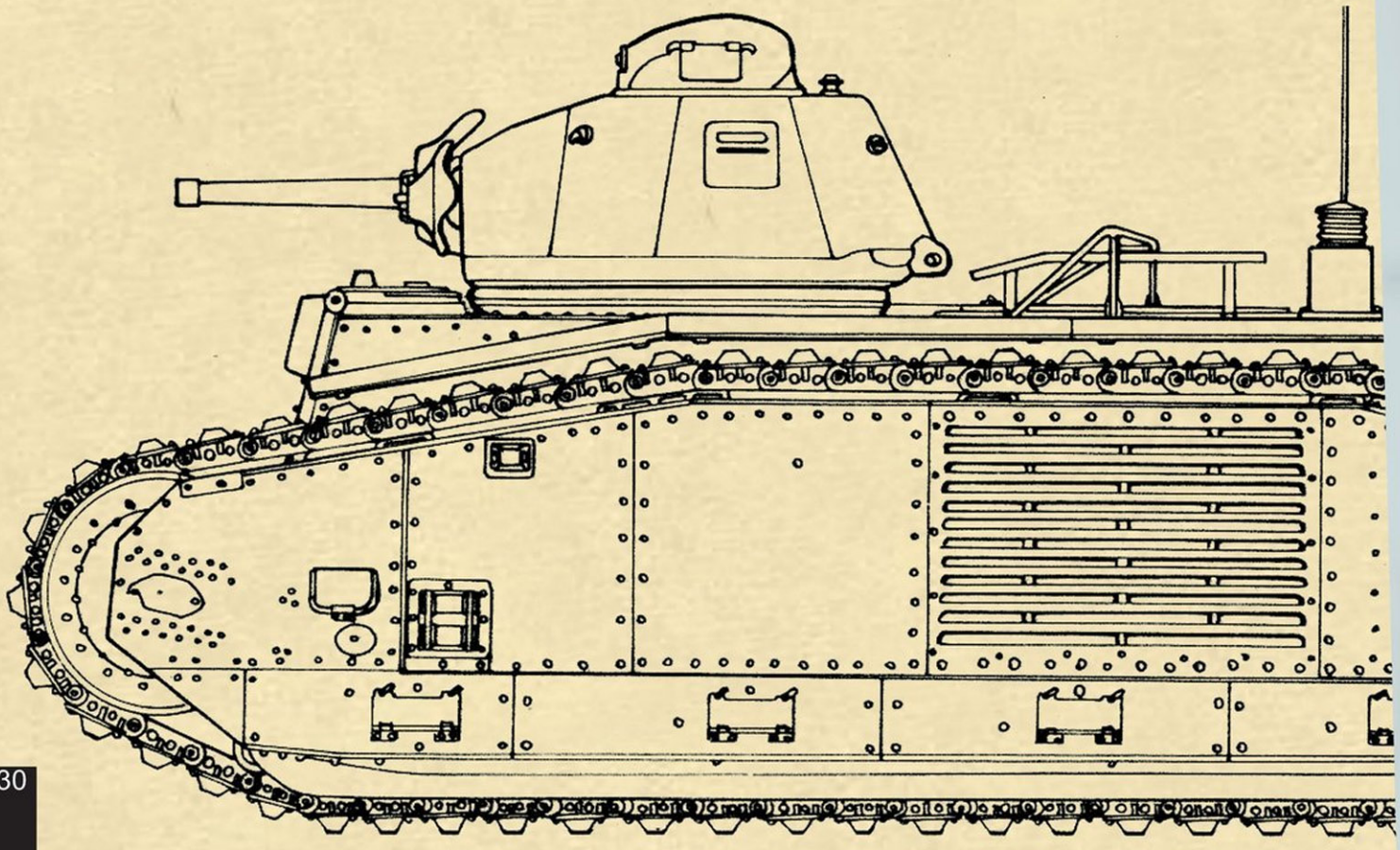
Panzer-Voran ! est une revue en français
ISSN : 1293-2728

PAR JEAN-PIERRE VALANTIN
(AVEC L'AIDE D'ANTOINE MISNER)

B1 BIS,
VARIATIONS SUR UN THÈME

Le B1 bis fut fabriqué de 1937 aux derniers jours de juin 1940. Char dont le type avait pu être stabilisé grâce aux commandes de B1 (35 exemplaires) et entrepris dans une ambiance de guerre, on pourrait penser qu'il fut fabriqué en série sur un modèle unique. Il n'en est rien. Sans même parler des camouflages et des marquages tactiques qui les différencient sûrement, il en existe de nombreuses variations, certes de détail, mais détectables d'un char à l'autre. Nous les analysons ci-après.

***Note** : Cette étude ne porte que sur les différences physiques extérieures du matériel, à l'exclusion des camouflages, marquages tactiques, etc. Ces postes feront l'objet d'un prochain article dans Batailles & Blindés n°17. L'analyse est entièrement basée sur les photos d'époque à l'exclusion d'une prise en compte des textes constructeurs. Cette méthode a l'inconvénient de « profiter » des destructions des combats et de la médiocre qualité des images. Par contre, elle se fonde sur des objets précis, concrets, indiscutables. On comprendra toutefois qu'un engin donné peut avoir subi des réparations et des remplacements d'organes. Pour intéressant qu'il serait, le rapprochement entre cette analyse et les fonds d'archives dépasse notre but actuel. Qu'il soit clair que cette étude n'aurait pas été possible sans la diathèque photothèque constituée par Antoine Misner. L'ouvrage de Stéphane Bonnaud – « Chars B au combat » – fut lui aussi bien utile. Précisons enfin que, dans ce qui suit, nous utilisons le terme « Lot » pour désigner le groupe de 35 B1 bis, commandé d'un seul bloc, destiné à l'équipement d'un bataillon. Nous avons numéroté ces groupes de 1 à 11 dans l'ordre chronologique. Ces numéros ne sont pas ceux des marchés. Ces lots expliquent plusieurs phénomènes et concordances.*



LES « INTANGIBLES »

Ce ne sont pas les caractères les plus spectaculaires ni les plus connus., mais ils sont « imprimés » dans le char et, malgré les destructions, continuent la plupart du temps à apparaître.

La découpe des plaques arrière supérieures

Normalement, la plaque de blindage de toit du moteur et la plage arrière du char sont chacune d'une seule pièce. Mais ce n'est pas toujours le cas et certains chars sont équipés de 2 plaques de demi-largeur. Dans ce cas, la plage arrière est même en 3 pièces, l'encadrement de la porte de secours étant séparé. C'est un détail difficile à repérer sur les photos courantes prises à hauteur d'homme. Par contre, il se détecte bien sur les vues de dessus. La séparation donne lieu à 2 rangées supplémentaires de boulons qui se voient même de l'arrière du char. Surtout lors des sabordages ou des explosions internes, lorsque la plage est en plusieurs pièces, les parties se disloquent séparément. Au contraire, la tôle, elle, part d'un seul tenant lorsque la plage est d'une seule pièce. Elle gît alors au sol. Le char No 205 « Indochine » a une plaque d'un seul tenant alors que celle des 203 « Maroc » et 204 « Tunisie » est en plusieurs parties.

Évolution historique

On trouve cette décomposition des plaques supérieures dans les 2 premiers lots de production.

Le chanfrein de glacis

Le raccordement du glacis du poste de pilotage sur la plaque inférieure est normalement chanfreiné par un plat vertical de 3 cm environ. Tous les B1 bis ont ce chanfrein. Pourtant, sur les derniers produits, il est remplacé par une arête vive. Les chars 738 « Roland » et 748 « Olivier » sont dans ce cas.

Évolution historique

Il semble que le premier char fabriqué de cette manière soit le 425 « Jeanne d'Arc » ; puis le 433 « Masséna », et plus rien jusqu'au 457 « Lodi ». À partir du 506, la plupart des chars des derniers lots (dans notre terminologie) sont avec arête vive. L'AMX, notamment, fabrique ses chars de cette manière. Il convient de se méfier des effets d'optique sur les photos en noir et blanc car il accentue l'ombre portée. Il convient de se méfier des effets d'optique sur les photos en noir et blanc car il accentue l'ombre portée, déterminante pour une définition fiable de la distance de la ligne inférieure de boulons à l'arête.

La répartition des boulons de la grille de ventilation

La grille est fixée par des rangées de boulons. Celles-ci présentent deux configurations. L'une, normale, est une répartition égale des intervalles, 11 boulons sur la rangée supérieure, 12 sur la rangée inférieure. L'autre répartition, beaucoup plus rare, regroupe les boulons externes par groupes de 3. En fait, il s'agit de 2x2 boulons supplémentaires insérés entre les boulons 2 et 3 et 9 et 10 de la rangée supérieure et 2 et 3 et 10 et 11 de la rangée inférieure. Le char No 254 « Bombarde » et le 256 « Pirate » sont des exemples du second cas ; les 215 « Savoie », 221 « Lyon », 216 « Anjou » et 266 « Tornade », des exemples du premier. Cette disposition singulière semble le fait d'un constructeur.

Les empreintes de fonderie

Les pièces moulées reçoivent normalement une empreinte de fonderie. C'est le cas notamment de tous les capots et surtout, du capot pilote. Le plus souvent, il est impossible de lire l'inscription sur les photos. Son emplacement reste intéressant. Il peut être soit centrale, entre les 2 fentes de visée, soit en totalité à droite de la fente droite, soit à cheval sur cette fente droite. Au fur et à mesure de la production, ces marques s'amenuisent. Ce signe est délicat car les photos n'offrent la plupart du temps pas une qualité suffisante pour affirmer la présence ou l'absence d'empreinte de fonderie, sans parler de parvenir à la lire. Notons que, parfois, l'empreinte est à l'envers.

Il s'agit bien d'un B1bis !. C'est le Maury (379). L'échappement long L1 et les bavettes descendant bas modifient radicalement l'aspect du char. Rien à voir avec les figurations habituelles.

LES « DÉTERMINANTES »

Ce sont les variations qui se voient. La plupart d'entre-elles ont l'inconvénient de n'être visibles que sous certains angles et de mal résister à la mitraille du champ de bataille. Mais ce sont elles qui « font » le char et la principale raison du présent article. Ce sont elles principalement qui nous serviront, en fin d'article, pour classer les B1 bis.

La porte de caisse

La porte de caisse tribord comporte une ouverture circulaire qui abrite le mécanisme de fermeture extérieure. Cette ouverture est peut être de 2 types : de grand diamètre ou de petit diamètre, avec pour chacune une variante « affleurante ». Les premier B1 bis sont équipés du modèle « grand diamètre » (environ 15cm). Ensuite, à partir du char No 382 environ, on trouve une ouverture réduite (environ 7cm). Dans

Le Mercurey (347) est le type même du B1bis de début de production (N° < 398). Vu d'avant, il se caractérise par le chanfrein de pied de glacis, les garde-boue décollés, le phare directionnel, la queue de cochon. Notez aussi l'empreinte sur le capot pilote. Le 75 SA 35 est équipé de ses protections de bouche et de masque.

la variante « affleurante », l'entrée, au lieu d'être au fond d'un puit, est presque à l'arase de la porte – ou bien est-ce un capuchon qui ferme le puit ? On trouve ce modèle en grand diamètre sur le seul 234 « Marseille ». Les modèles affleurants sont rares.

Évolution historique

Les B1 avaient une porte à petit diamètre. La surépaisseur du blindage a probablement conduit à augmenter le dégagement. À partir du char No 382, le petit diamètre est rétabli.

La largeur des garde-boue

Il existe deux cas différents de garde-boue. Le premier est nettement décollé de la caisse, laissant un jour de 5 cm environ. Au contraire, le second est jointif. Il touche la caisse. Par exemple, le 204 « Tunisie », le 205 « Indochine », le 209 « Sénégal », ainsi que le 210 « Tonkin » sont équipés du modèle décollé. Au contraire, les 462 « Nivernais II » et 534 « Bugeaud » sont à garde-boue jointifs.

Évolution historique

Le modèle décollé équipe les premiers B1 bis. Il est ensuite remplacé par le modèle jointif. La rupture se situe au char No 398 « Berry-au-bac », premier char équipé du modèle jointif (à un numéro près car les photos du Berry-au-bac sont médiocres). La rupture se situe donc presque au même moment que celle de la porte principale. Sur ces postes, à la différence du suivant, il n'existe pas d'exception. On peut donc parler sur ces deux critères de « début de production » et de « fin de production ».

La longueur des échappements

Les échappements sont le poste de différenciation qui, s'il apparaît immédiatement, est aussi le poste le plus délicat et le plus sujet à débat. Il existe 2 grandes catégories d'échappements, les courts et les longs. Les courts dépassent peu le tableau arrière du char, les longs le dépassent de plus de 30 cm.

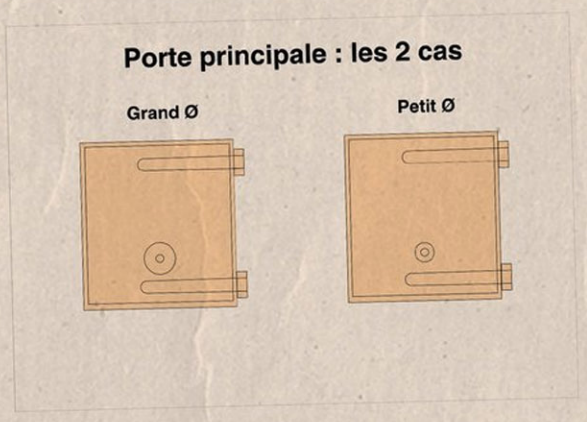
Évolution historique

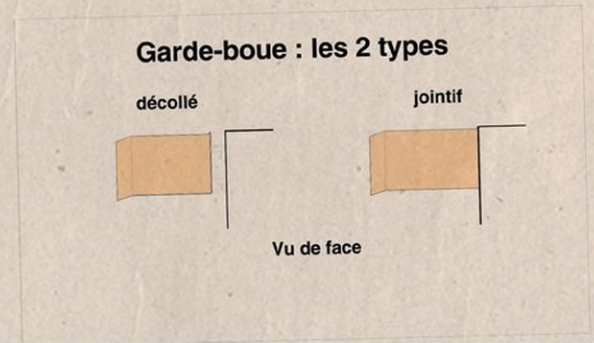
Le 1er lot – No 201 à 235 – est équipé d'un panachage d'échappements courts et longs. Rappelons que ce lot était à l'origine équipé de moteurs dits de 250ch qui furent remplacés au fur et à mesure par des 300ch. Les Lots 2, 3, 4, 5 et 6 sont presque exclusivement équipés d'échappements longs, les quelques exceptions pouvant avoir été réparées. À partir du char No 411 « Foch » rebaptisé « Armagnac », premier du Lot 7, l'équipement bascule et se standardise sur l'échappement court.

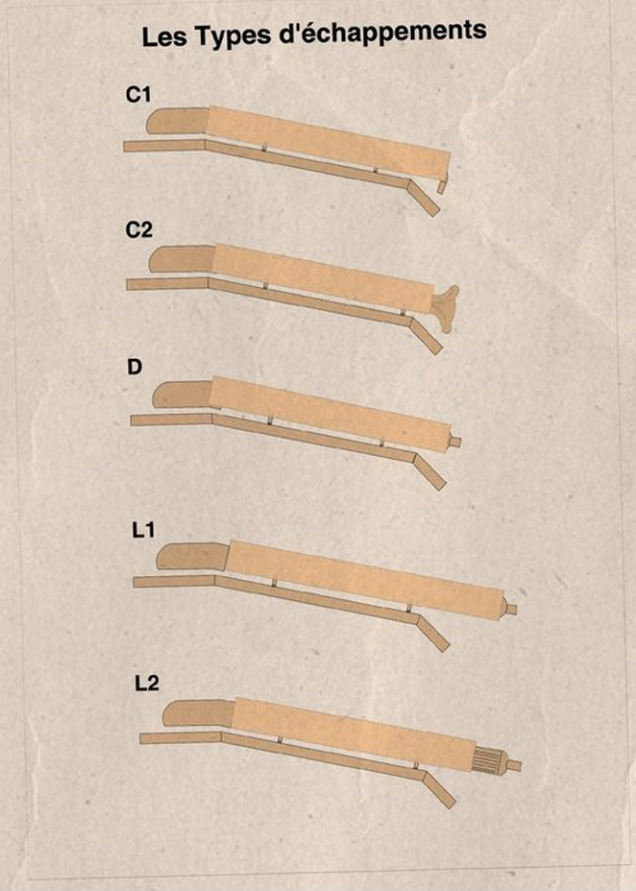
Existe-t-il des versions de ces différents types ? Chaque échappement est équipé d'une buse. Celle-ci peut être de deux sortes : courbe ou droite. La buse courbe est large, en forme de queue de poisson, fortement cambrée. La buse droite est semi-hémisphérique. Elle a l'allure d'un décapeur thermique.

Les échappements longs sont tous équipés de la buse droite. Par contre, les échappements courts reçoivent tantôt l'une, tantôt l'autre. Nous désignerons les échappements courts à buse courbe par **C**, ceux à buse droite par **D**. Les échappements longs seront dénommés **L**. Nous distinguerons 3 versions d'échappements courts et 2 d'échappements longs.

Le type **C** se décline en 2 versions différentes, la **C1**, avec la buse enchâssée dans la tôle de protection, et la **C2**, avec une tôle plus courte, laissant la buse libre et orientable. Notons que la buse des C1 est un peu moins large que celle des C2. On trouve la version C1 sur les premiers lots. La C2 règne en maîtresse à partir du Lot 7 (char 411 et suivants). Le type **D** n'a qu'une seule forme, la buse étant presque masquée par la tôle (rappelons que le D est un "court"). Le type **L** présente 2 configurations bien différentes. Soit la buse dépasse à peine avec la naissance protégée, soit elle dépasse au contraire franchement avec même, parfois, une section du tuyau apparente. Dans ce cas, la tôle de protection est plus courte. Sur les épaves, ce dépassement est fréquemment provoqué par le déboîtement de la tête du tuyau d'échappement mais, à l'exemple des engins du 8e BCC, on voit aussi des chars en manœuvre, donc fonctionnels, avec cette configuration. Le fait que la buse sorte « beaucoup » ou « moins » n'est pas le seul critère à considérer. En effet, le même char présente, selon l'époque, une buse plus ou moins sortie. Mais la longueur de tôle est toute différente. Elle est presque aussi longue que l'échappement dans le







premier cas alors qu'elle est à peine plus longue que celle d'un court dans le second. Même en posant qu'il s'agit d'un déboîtement, les deux cas ne sont pas réductibles à un seul. Nous retiendrons donc les types suivants d'échappements :

C1 : échappement court, tôle courte, buse courbe large, enchâssée.

C2 : échappement court, tôle très courte, buse courbe très large, libre et orientable.

D : échappement court, tôle courte, buse droite, à peine visible.

L1 : échappement long, tôle de très grande longueur, buse droite presque masquée.

L2 : échappement long, tôle moyenne, buse droite fortement dépassante.

C'est compliqué mais cela résulte de la combinaison de 2 buses, 3 longueurs de tuyau d'échappement et 3 longueurs de tôle. Les chars 201 « France » et 467 « Nivernais II » sont des exemples de Courts (C1 pour le premier, C2 pour le second). Les 215 « Savoie » et 231 « Dijon » ont un échappement type D. Le 203 « Maroc », le 204 « Tunisie », le 205 « Indochine » et le 222 « Rouen » ont des échappements L2. Les chars 376 « Tahure » et 379 « Maury » sont des exemples de l'échappement Long L1.

Évolution historique

Le premier Lot de chars B1 bis est équipé de C1 et de L2. Puis, à partir du 2e lot et jusqu'au 6e inclus (No 236 à 410), les échappements longs L1 prédominent. Ensuite, pour les lots suivants (7 à 11) (chars 411 et suivants), les échappements courts de type C2 prennent définitivement le pas. Il n'existe pas de règle absolue. Dans tous les lots, on trouve quelques exceptions. Il faut tenir compte des réparations et des remplacements. Les échappements type D sont rares et situés dans les 3 premiers lots. De même, les échappements type L2 équipent surtout les 2 premiers lots. Après le 270 « Typhon », on n'en trouve pratiquement plus. Il y a donc deux ruptures. La première se situe très tôt avec le Lot 2 (No 236 « Glorieux »). La 2e rupture (No 411 « Foch » devenu « Armagnac », Lot 7) arrive plus tardivement. Elle est notamment postérieure à celles relatives aux garde-boue et à la porte de caisse.

LES ACCESSOIRES

La position de la prise de courant arrière

Les B1 bis sont équipés d'une prise électrique sur le tableau arrière. Nous considérerons trois cas. La position normale est en haut à droite, sur l'emplacement du boulon le plus à droite de la rangée supérieure. Dans le 2e cas, elle est placée au centre de la rangée supérieure. Il est des cas où cette prise manque. Comme elle ne nécessitait qu'un boulon passe-fil placé sur un trou normal, il est quasi impossible de savoir si le manque est de construction ou de circonstance (équipement cassé ou démonté). De plus, il semble y avoir une corrélation entre les échappements longs et la position centrale de la prise (ce qui évitait de se brûler ?). Pourtant, on trouve des « Courts » avec la prise au centre. Toujours est-il que, à partir du 438 « Guépratte », on ne trouve plus de prise au centre. À titre d'exemples, la prise du 203 « Maroc », du 204 « Tunisie » et du 205 « Indochine » est en haut à droite. Au contraire, celle du 266 « Tornade » et du 436 « Tourville » est en haut au centre.

Le cadre protecteur arrière

Le cadre protecteur arrière impose au canon de 47mm d'épargner les œuvres situées sur le capot moteur. Il est normalement en tube, monté pointes externes vers l'avant. Il est porté par 3 montants et fixé de part et d'autre sur les garde-boue. Il a une forme caractéristique avec un

▲▲ L'échappement D court mais à buse droite. Il s'agit du Savoie (215). La prise électrique est en haut à droite. La zone claire sous le garde-boue indique qu'ils sont décollés.

▲ Les B1bis équipés de l'échappement L1 n'ont pas nécessairement de bavettes. Le Cher (330) est dans ce cas. Notez l'ouverture de porte de grand diamètre des débuts. Là aussi, on devine le jour des garde-boue décollés (ce que confirment d'autres vues).

◀ Le Besançon (224), un bel exemple d'échappement C1 (court à buse courbe enchâssée). La plage arrière est en plusieurs pièces. La prise électrique est en haut à droite.

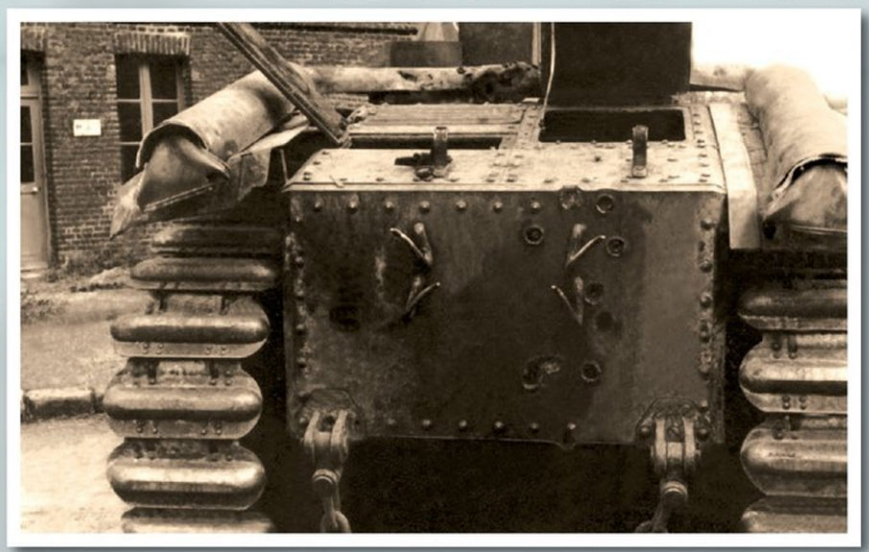
Comme sur la plupart des B1bis, la plage arrière du Tananarive (293) est en une seule pièce. Remarquez aussi l'échappement long L1, les bavettes et les fillers dont on voit bien le joint boudin. La prise électrique est en position normale, en haut à droite du tableau.

point haut, côté gauche lié à la trajectoire de l'antenne radio. Il existe des cas de montage opposé, pointes vers l'arrière ou de cadre droit, d'un modèle différent (212 « Cambodge »). On trouve aussi un cadre de même forme que le cadre normal mais réalisé en fer cornière comme sur la majorité des B1. C'est le cas sur plusieurs chars du 1er Lot (France « 201 », notamment). Parfois, ce cadre protecteur manque. Il a aussi pu être déposé pour une intervention. On citera ici le 222 « Rouen », 204 « Tunisie », 212 « Cambodge » et 202 « Algérie ». Comme ce cadre est fragile, facilement démontable et très vulnérable au combat, il faut se garder de le considérer comme un critère de reconnaissance certain.

Le phare directionnel

Certains chars B1 bis comportent un petit phare directionnel en glacis, sur le côté droit du capot pilote. On trouvait ce phare sur les B1. Il est supporté par une attache en forme de « L » prise sur le boulon droit du capot pilote. Cette attache est vissée sur un boulon passe-fil horizontal (alors que les autres boulons environnants sont perpendiculaires au glacis). Tous les chars n'en sont pas équipés. Remarquons que ce phare est en métal brillant et devait constituer un repère remarquable pour l'œil attentif. Après les combats de mai et juin 1940, c'est l'une des premières pièces qui est dérobée lorsqu'elle n'a pas été détruite (une autre pièce externe étant les manilles). Il reste soit le support, soit le boulon spécial de passage de câble qui servait à le tenir, soit simplement le trou de passage. Les chars 259 « Terrible », 267 « Tempête », 468 « Vendée II » sont équipés d'un tel phare. Comme tous les éléments fragiles, ce phare ne doit pas être considéré comme un signe incontestable de reconnaissance.

La plage arrière du Bourrasque (257) est en 3 pièces. On voit bien le joint central et la double rangée de boulons. L'autre joint est horizontal, juste sous la porte de secours. Notez l'échappement C1 à buse enchâssée, l'absence de bavettes, les fillers. La prise électrique devait être en haut à droite. On en voit encore la trace autour du trou vide.



Les bavettes arrière

Les bavettes arrière sont de longues pièces planes ajoutées au dernier pli des garde-boue afin de protéger le moteur et les échappements de la boue des chenilles. De la largeur du garde-boue, elles font environ 30cm de longueur. Elles modifient fortement l'allure de l'arrière du char. Il est probable qu'elles soient en caoutchouc. Ces bavettes sont installées préférentiellement sur les chars à échappements longs (ce qui est logique compte tenu de la longueur supplémentaire d'échappement à protéger), donc pour les Lots 2, 3, 4 et 5. Toutefois, plusieurs « Longs » des Lots 4 et 5 n'en ont pas. À partir du char No 382, on n'en trouve plus. Là encore, la présence ou l'absence de ces bavettes ne doit pas être considéré comme un critère absolu. Au combat, elles n'ont souvent pas résisté. Le 379 « Maury » est l'exemple typique de « Long » à bavettes.

Les fillers de garde-boue

Il s'agit d'une bande de métal ou, plus vraisemblablement, de caoutchouc de 5 cm de large qui, sur la longueur du moteur, vient fermer le jour des garde-boue décollés. On ne les trouve donc pas sur les garde-boue jointifs. Ils ont le même but que les bavettes. Fillers et bavettes sont indépendants, mais lorsque le char a des bavettes, les fillers sont plus longs (il s'agissait probablement d'une bande à couper à longueur). Notons que la fixation des fillers n'est pas toujours excellente. Même en manœuvre, certains se détachent.

L'embase de DCA

L'embase destinée à recevoir une mitrailleuse en tir antiaérien est située au droit de l'échancrure de la porte de tourelle. Les premiers lots n'en étaient pas équipés. La pose de ces embases a donné lieu à une campagne de mise à niveau début 1940. Les tourelles suivantes la reçurent de construction. Certains chars n'en ont pas. Notons que les combats ont écrêté tous les appendices et que, sur un char détruit, il faut être méfiant.

Le lot de bord

Alors que leur position réglementaire se situe sur la plage arrière, les béquilles sont parfois montées sur les garde-boue. Dans ce cas, les emplacements laissés libres reçoivent les outils de pionniers. Les béquilles sont alors tenues par des courroies attachées au garde-boue. Le char 212 « Cambodge » est dans ce cas. Il s'agit au moins autant d'un comportement que d'un équipement et on se méfiera de conclusions hâtives.

La gravure du numéro de série

Un char, au moins, porte le numéro de série gravé au centre du glacis, le 407 « Souain ». Le 361 « Silvaner » a un encadré au même emplacement. La très petite taille de cette marque ne permet pas de savoir si c'était un marquage généralisé ou une exception.

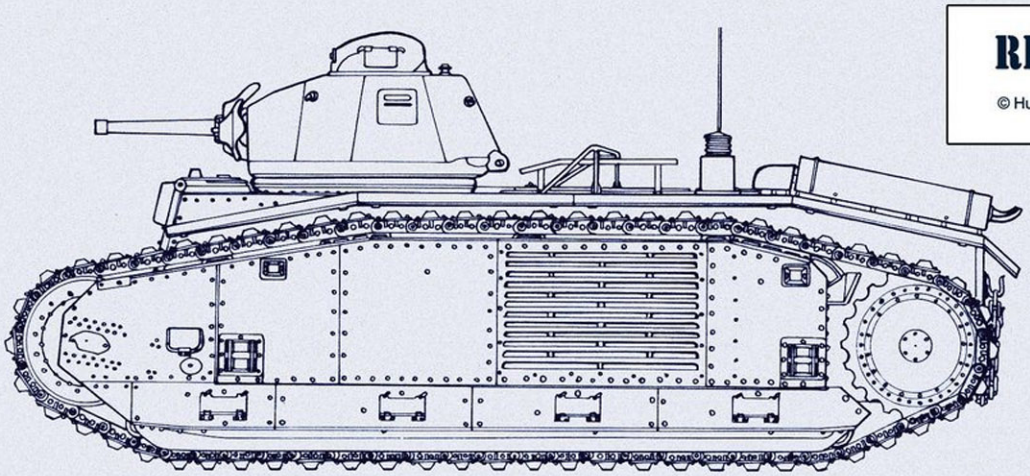
La qualité de fonderie de la tourelle APX4

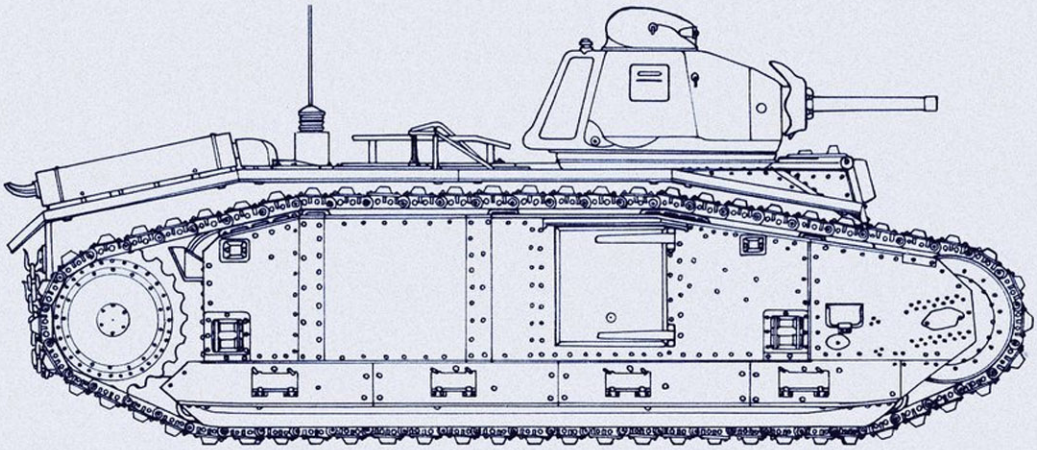
La qualité des pièces moulées françaises des années 1930-1940, de franchement médiocre au départ (Cf. tourelle ST sur prototype B et tourelle du Renault ZM), n'a cessé de s'améliorer au fil des ans, au point que tous les chars B1 bis sont équipés de pièces moulées (tourelles,

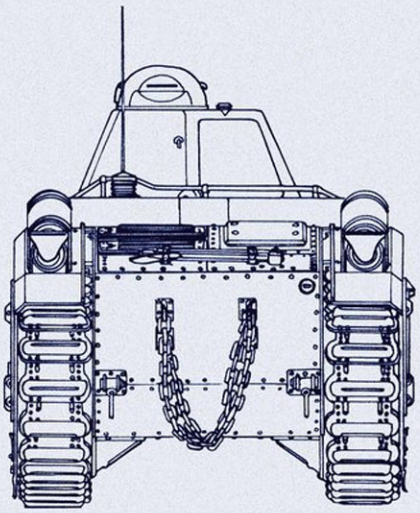
RENAULT B1 BIS

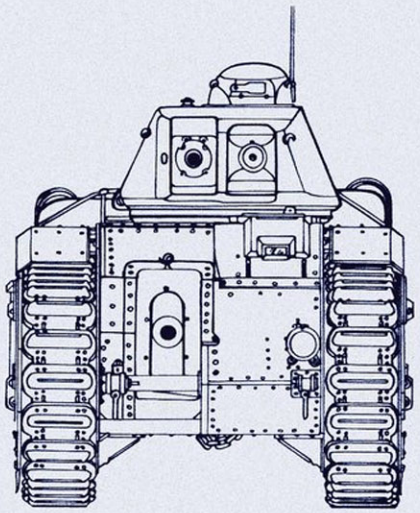
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

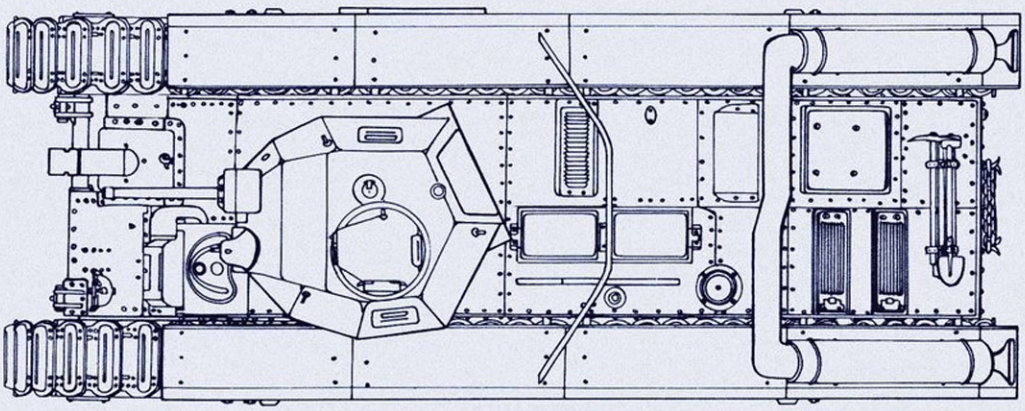
PLANS AU 1/48











De face, l'Ulm (479) a tous les caractères de la fin de production (N° > 424) : arête vive en pied de glacis au lieu du chanfrein, garde-boue jointifs, pas de queue de cochon. Le phare directionnel n'est pas installé, mais le boulon passe-fil est en place. Il ne semble pas y avoir d'empreinte sur le capot pilote.

masques, capots, …) bien finies. Cela étant, il subsiste des différences, sans qu'il nous soit possible de considérer que ce fut une question de dates ou une question de moules. Ce qui est certain, c'est que de nombreuses tourelles sont d'une qualité de surface irréprochable à la différence d'autres qui présentent encore quelques irrégularités ou une rugosité certaine. Quelques exemples de fonderie impeccable : 201 « France », 203 « Maroc », 213 « Aquitaine », 217 « Cantal » ou encore 252 « Flamberge ». Nous n'avons pu dégager une corrélation sur ce poste (rappelons que les tourelles étaient coulées indépendamment du constructeur-assembleur). Il faut toutefois pondérer et dire que, outre les effets trompeurs de la lumière sur les photos en noir et blanc, le type de marquage ou de camouflage peut accentuer voire fausser le phénomène. En particulier, les marquages rectangulaires à angles vifs, proprement dessinés, confèrent à la tourelle une régularité qu'elle n'a peut-être pas dans la réalité (exemple 339 « Aisne »). De même, une peinture foncée et unie accentue la netteté des angles.

LES SPÉCIFICITÉS

Nous avons fait le tour des variations normales et rencontrées tout au long de la production. Abordons maintenant les équipements spéciaux que l'on ne trouve que sur quelques exemplaires.

Le viseur de tourelleau

Des B1 bis comportent sur le devant de la partie supérieure de tourelle une « lame de couteau » de forme triangulaire. Il doit s'agir d'un repère ajouté afin de faciliter l'action du chef de char qui, rappelons-le, devait passer de l'observation haute à la visée précise sans perdre son objectif. Une fois la cible repérée, ce dispositif devait lui permettre, de tourner la tourelle dans cet azimut et, ainsi, de le retrouver dans la lunette du 47mm. Les chars No 461 « Vauban » (le 2e du nom) et 463 « Davout » ont cet équipement. Le char 220 « Paris » est équipé sur le devant de tourelle d'une bride de 5 cm de large environ. Nous ignorons l'usage de cet accessoire qui pourrait être identique à celui du viseur décrit ci-dessus. Le char 446 « Jemmapes » est équipé d'un dispositif similaire, bien qu'encore différent. Autre curiosité, le char 324 « Gard » est équipé d'un système d'alidades en fil d'acier supporté par des cylindres qui pourrait remplir le même rôle.

Le mâtereau d'embase

De rares épaves de char montrent un petit mat enfoncé dans l'embase DCA. Il aurait pu s'agir d'un vulgaire bâton, planté là par quelques vainqueurs ou gamins. Toutefois, l'analyse des photos prises de près semble figurer un organe plus industriel. S'agit-il d'un support de fanion installé en unité ? Par exemple, le char 425 « Jeanne d'Arc » en porte un ; le 490 « Rivoli » également.

Le réservoir arrière

Un char au moins, le 505, possède de manière incontestable une forme arrière anormale qui pourrait avoir abrité un réservoir. Au lieu d'être vertical, le tableau est franchement décalé et déversé bien en arrière de sa position habituelle. Ce char n'avait pas de tourelle au moment des combats, ce qui autorise toutes les hypothèses, dont celle d'un char lance-flamme.

Les fentes de la grille de ventilation

Normalement, la grande grille de ventilation bâbord a 12 fentes d'égale longueur, les meneaux intermédiaires étant placés en quinconce. Toutefois, il existe un modèle différent dont la fente supérieure est plus courte. Le 239 « Impétueux » et le 242 « Victorieux » sont équipés de ce dernier type de grille. Il existe aussi un type intermédiaire dont les ouies latérales de la fente supérieure existent mais ne sont pas percées. C'est le cas de la grille du 249 « Rapide ».

LES ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES RADIO

Certains chars comportent des antennes supplémentaires. Ce sont des chars de commandement, suréquipés en moyens de transmission et, en général, affectés à l'échelon de la division. Nous distinguerons l'antenne avant, l'antenne fouet supplémentaire, l'antenne « rambarde » et l'antenne « cadre ».

L'antenne avant

Le support et l'embase de cette antenne sont situés immédiatement à droite du masque du 75, juste au-dessus de la mitrailleuse de caisse. Les chars N° 212 « Cambodge » et 219 « Ouessant » en sont équipés.

L'antenne arrière supplémentaire

Certains chars comportent en plus de l'antenne normale gauche une antenne droite similaire (mais à l'embase plus petite). Cette embase n'est pas protégée. Le char 452 « Verdun II », exposé par les Allemands en raison de ses 2 étoiles, en possède une. Le 256 « Pirate » également.

L'antenne « rambarde »

Cette antenne consiste en une barre tendue entre 2 chandelles. Elle est située normalement sur le garde-boue droit. Les poteaux porteurs sont en tube carré. Ils comportent parfois un tube cache-fil ayant l'allure d'un bouton. Les engins 282 « Tunis », 288 « Konakry » et 308 « Garonne », par exemple, en sont équipés. Le char 425 « Jeanne d'Arc » possède un support similaire, mais côté gauche et implanté différemment.

L'antenne cadre

Cette antenne surplombe et entoure tout le compartiment moteur du char. C'est un cadre de 3 côtés, porté par des chandelles en tube carré (2 par garde-boue). Les chandelles semblent être identiques à celles de l'antenne « rambarde ». Le côté arrière, parallèle au tableau, est plus élevé que le reste du cadre. Le char No 246 « Simoun » en est l'exemple type.

LES DOUTES

Sur plusieurs postes, malgré nos efforts, nous n'avons pu trancher. Le premier est important, les autres, plus anecdotiques.

La largeur des chenilles

Il nous semble, sans pouvoir en être certains, que plusieurs chars de toute fin de production sont équipés de chenilles un peu plus larges que la série. Cette impression, générée par l'allure plus assise du char, est corroborée par le fait que, dans ce cas, la chenille dépasse latéralement du garde-boue. Notons que la différence ne peut être que faible (3 à 5 cm). En effet, les chenilles avaient déjà été élargies en passant du B1 au B1 bis et donc, la marge libre côté caisse se trouvait réduite. Les chars 534 « Bugeaud », 738 « Roland », 748 « Olivier » seraient dans ce cas. De même, si cette assertion se voyait confirmée, les chars 506, 507 et 545 pourraient être concernés.

La queue de cochon du 75

Le 75 SA 35 ABS est normalement équipé d'une grande queue de cochon servant à le soulever. Celle-ci manque souvent. Il paraît qu'elle pouvait se dévisser, le trou étant alors fermé par un bouchon. Les combats et les conditions de guerre eurent un effet dévastateur sur tout ce qui dépassait. Sur les chars engagés ou détruits, il est difficile de savoir si la queue est non montée, démontée ou cisaillée. Cela étant dit, il nous apparaît que, si les chars des Lots 3 à 11 (chars 271 et suivants) n'ont presque jamais cet appendice, ceux des Lots 1 et 2 le portent à une ou deux exceptions près. Nous proposons une hypothèse pour résoudre cette disparité : la queue de cochon de ces 2 Lots (chars 201 à 270) serait inamovible (soudée ou vissée à poste). Ce n'est qu'ensuite qu'elle deviendrait démontable.

La porte de secours

Il semble exister 2 types de portes de secours (porte sur la plage arrière), l'une à angles assez arrondis et toit « en forme » (dont les pourtours sont pentés), l'autre à angles plus vifs et toit plat. La différence n'est pas telle qu'on puisse l'affirmer de manière incontestable, d'autant que les photos de dessus nettes sont rares. Les derniers chars construits par AMX, notamment, reçoivent le modèle simplifié à angles vifs (exemple 740 « Olivier »). Mais on en trouve des exemples bien avant (310 « Meuse », par exemple).

La protection d'échappement

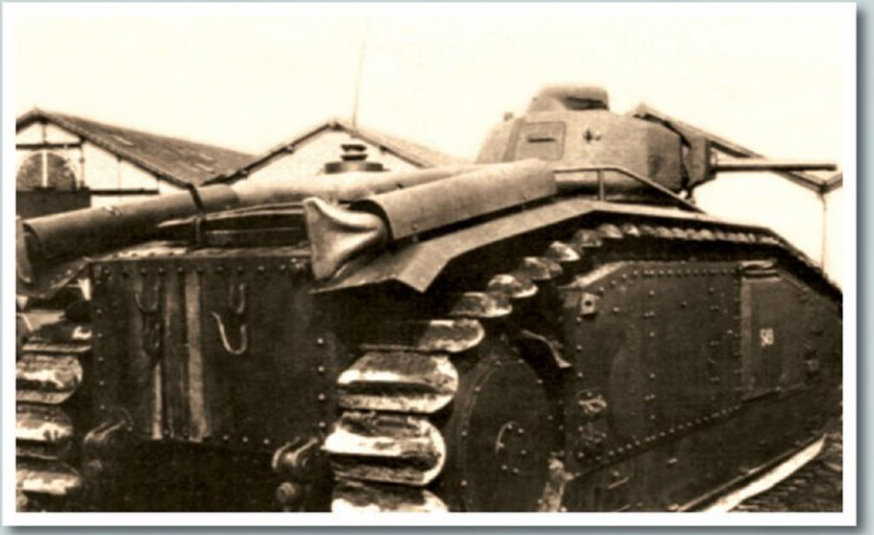
Nous ne sommes pas parvenus à lever un doute relatif à la composition de la tôle de protection des échappements. De nombreuses photos d'époque incitent à imaginer un manchon souple, en caoutchouc par exemple, qui recouvrirait la tôle, au moins partiellement. La manière dont s'évasent les types longs L1 vers la buse et la façon dont certains tuyaux sont littéralement « déshabillés » après les combats y font penser. Cela expliquerait aussi les bizarres variations de longueur de tôle constatées d'un char à l'autre. Un C1 serait alors simplement un C2 dont la buse aurait été protégée. Pourtant, aucun joint n'est visible sur les photographies, tout au plus un changement de nuance. Un Ancien pourrait-il éclairer notre lanterne ?

LES POSTES D'ATTENTION DU MAQUETTISTE

Tenir compte du moment précis

Au mois de juin 1940, les chars ont subi le choc des combats. Rares sont les garde-boue, les bavettes, les bavolets de protection de chenille, les échappements encore intacts. Souvent, des têtes de boulons ont sauté, des accessoires ont été déformés ou décapités. Ce n'était pas exact un mois plus tôt. Dans les situations de combat, tout un tas de modifications intervient. La mitrailleuse de tourelle a souvent été démontée pour évacuer. Des chaînes et l'étrier de remorquage ont été mis à poste. Les béquilles ne sont plus à leur place. Des impacts marquent les blindages.

Il y a aussi l'époque des débuts, là où les engins ne sont pas complets. Par exemple, le 217 « Cantal », défilant place Stanislas à Nancy fin 1938, n'a pas encore ses masques de tourelle. Il y a enfin les situations de manœuvre ou d'essais. Tel char reçoit provisoirement une tourelle mécano-soudée (« Marseille »), tel autre est dépouillé de tout appendice arrière.



Le B1bis vu de l'arrière tel que le figure la plupart des dessins et des maquettes. Pourtant, ce char ne peut qu'être postérieur au numéro 411. Il s'agit du Saint-Georges (543). Il a un superbe échappement C2, court, à buse courbe orientable. Les garde-boue sont jointifs et l'ouverture de porte de petit diamètre.

Quel superbe char ! Et pourtant, nous ignorons son numéro et son nom ! Il a un échappement L1 et pas de bavettes. Il a donc toute chance que son numéro soit entre 236 et 422 et même, probablement, entre 316 et 369.

La découpe des plaques de blindage

Il faut se souvenir que le cuirassement des B1 et B1 bis résulte de l'assemblage à joints vifs de plaques planes d'acier à blindage. En principe, ces plaques sont découpées en fonction de leur emplacement et sont identiques d'un char à l'autre. Mais, si les plaques fournies par les aciéristes n'avaient pas la bonne largeur, rien n'interdisait de procéder autrement. Il suffisait de compenser sur la plaque suivante et nul doute que, les circonstances aidant, il y eut des variations. Il faut donc être vigilant sur ce point. Le raccordement entre le glacis et la plaque supérieure de caisse est aussi un point singulier délicat.

Les têtes de boulons

Il y a plusieurs types de boulons et, à un moment donné, tous les percements n'étaient pas nécessairement équipés. Il faut notamment prêter attention aux boulons situés au centre des panneaux.

EN CONCLUSION, DES TYPES « IDÉAUX »

Notre étude montre qu'il n'a pas existé de B1 bis « type ». Ils furent non seulement différents, mais les règles de variation sont compliquées. Toutefois, nous allons essayer de synthétiser en rappelant par précaution qu'il ne s'agit que de types « idéaux » et que de nombreux engins s'en éloignent. Cette typologie aura au moins l'avantage d'éviter les grosses erreurs consistant à mêler des caractères incompatibles. Elle couvre plus de 80 % des B1 bis. Pour se convaincre de son bien-fondé, il suffira de comparer les photos d'un « Maroc » (203) de début à celles d'un « Olivier » (748) de fin de production. Entre les deux matériels, la différence est importante. Comme le passage s'est produit en douceur, de nombreuses étapes intermédiaires ont été indispensables.

Les types « idéaux » de B1 bis

m1 : échappement C1, garde-boue décollés, grand Ø de porte, chanfrein de glacis, queue de cochon, sans phare directionnel, sans bavettes, prise électrique en haut à droite (Lot 1).

m2a : échappement L2, garde-boue décollés, grand Ø de porte, chanfrein de glacis, queue de cochon, sans bavettes, prise en haut à droite, (Lot 1 et quelques Lot 2). La plage AR peut être en plusieurs pièces.

m2b : échappement L2, le même que m2a, mais avec bavettes (Lot 2 et quelques Lot 3).

m3a : échappement L1, garde-boue décollés, grand Ø de porte, chanfrein de glacis, phare directionnel, sans bavettes, prise en haut au centre, plage AR en une pièce (fin de Lot 3 et de Lot 4, début de Lot 5).

m3b : échappement L1, le même que m3a, mais avec bavettes, (Lots 2, 3, début 4, fin 5).

m4 : échappement L1, garde-boue jointifs, petit Ø de porte, chanfrein de glacis, phare directionnel, pas de bavettes, prise en haut à droite, plage AR en une pièce, (2e moitié Lot 6)

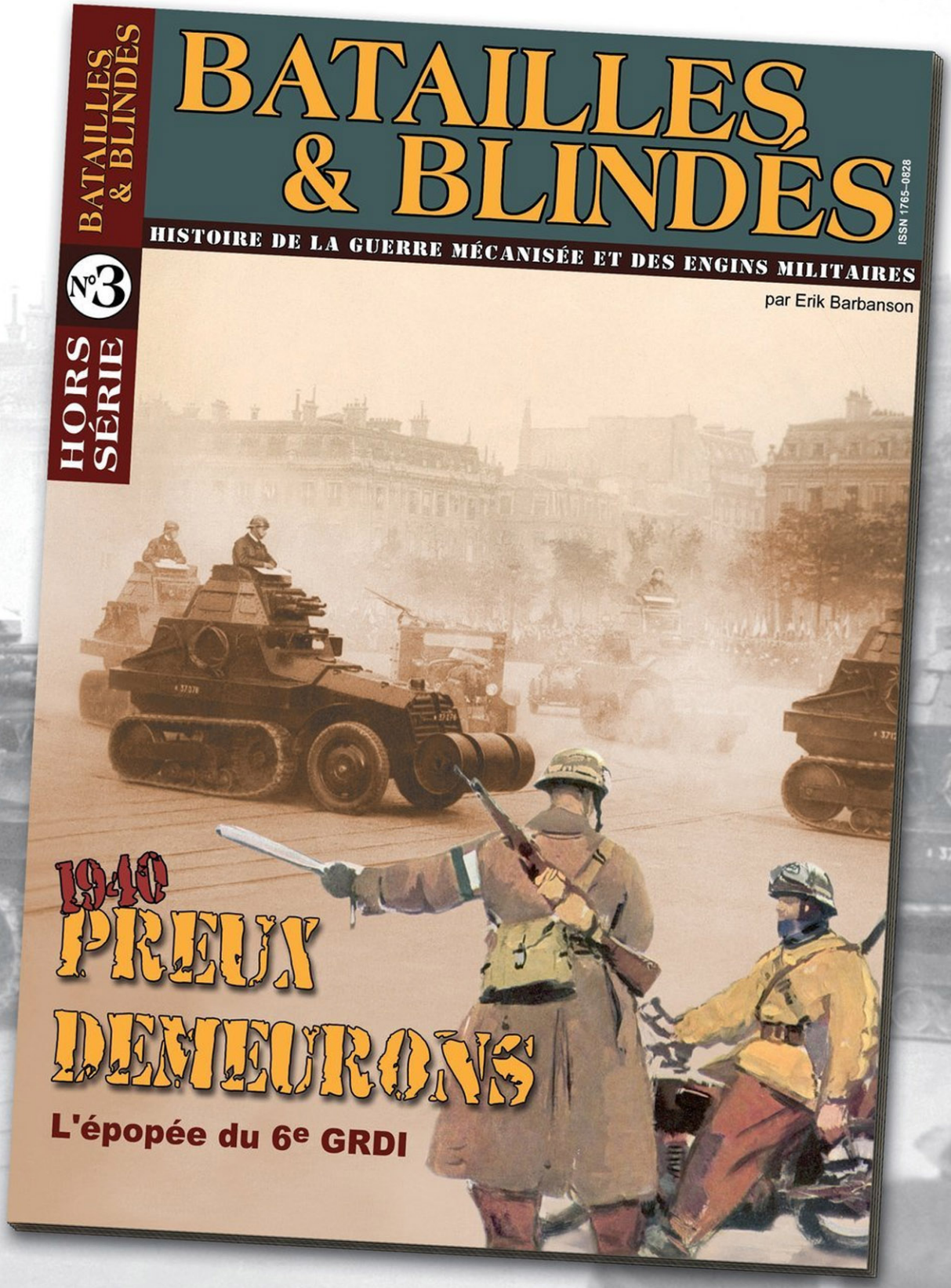
m5 : échappement C2, garde-boue jointifs, petit Ø de porte, chanfrein de glacis, pas de bavettes, prise en haut à droite, plage AR en une pièce (Lots 7, 8, 9 et 10).

m6 : échappement C2, garde-boue jointifs, petit Ø de porte, arête vive de glacis, pas de bavettes, prise en haut à droite, plage AR en une seule pièce.

Les m3, m4, m5 et m6 peuvent être sans queue de cochon. Seuls, les m5 et m6 peuvent recevoir un viseur de tourelleau. Seuls m6 et quelques m5 pourraient recevoir des chenilles élargies si ce qui est notre impression se voyait exact.

Le B 1bis, dont la production (360 exemplaires environ) n'a rien de comparable à celles des grands classiques de la Seconde Guerre mondiale et dont la formule était une impasse tactique, a tendance à doucement tomber dans l'oubli. Chevalier d'une bataille perdue, sa silhouette inhabituelle et, pour tout dire, incompréhensible à nos yeux habitués à d'autres lignes, le place dans les curiosités de spécialistes. Il faut toutefois rappeler que, à son époque, à quelques monstres russes près, c'était le char le plus puissant et un outil de combat qui, bien utilisé, pouvait être terrible. Il était légitimement redouté de l'adversaire et a laissé grosse impression sur les deux camps tant par sa taille que par sa puissance. Les hommes qui l'ont servi en gardent un souvenir fort. Aussi, formulons un souhait : que ce matériel soit mieux connu et que soient mieux prises en compte ses variations. Que, notamment, se voient moins de profils parfaitement rendus au plan du camouflage mais dessinés avec des échappements inadéquats ou, par exemple, de maquettes associant un échappement C2 et des garde-boue décollés (alors que seuls 2 chars réunissaient cette disposition). Enfin, que cet article contribue à la mémoire de cet engin d'exception, tel est notre vœu. ■

RETROUVEZ L'EPOPÉE DU 6E GRDI DANS LE HORS SERIE N°3 DE BATAILLES & BLINDÉS



ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

OU DISPONIBLE AUPRÈS DE LA RÉDACTION (04 91 41 83 03)

LES YEOMANRIES EN NORMANDIE

John Chambers voit le jour le 3 juin 1923 de parents britanniques, à Chantilly, dans l'Oise. En 1939, le jeune homme prépare le brevet des collèges, examen auquel il ne se présentera car la France vient d'entrer en guerre contre le *III. Reich*. Comme chacun sait, le sort du pays est scellé en à peine quelques semaines. Si l'armistice de juin 1940 met un terme aux combats, il signe par la même occasion la fin des jours heureux pour les Chambers ; l'Angleterre étant toujours en guerre contre l'Allemagne, ses ressortissants résidant sur le territoire Français sont traités en ennemis par les autorités d'occupation. C'est ainsi que les parents de John sont arrêtés lors d'une rafle et internés au camp de Drancy.

Par Stéphane Delogu

6 juin 1944 : Une *Troop* de commandos britanniques traverse Douvres - la Délivrande devant la population civile. Mémorial de Caen

AGENT SECRET ET TANKISTE

Par miracle, leur fils échappe à ce sort mais il comprend rapidement qu'il est en sursis : « *Mon pays d'origine souhaitant coûte que coûte continuer la lutte contre les Allemands, nous étions considérés comme des ennemis du* Reich. *Je n'ai rien pu faire lorsque mes parents ont été arrêtés en 1940. Ils ont eu le courage de me mettre à l'abri, tout en sachant qu'ils étaient perdus. Une planche de salut inespérée s'est alors présentée en la personne d'un parent éloigné, un officier britannique d'origine française nommé André Cadurel. Je me suis interrogé sur la présence de ce major anglais en France occupée. Qu'y faisait-il ? Quel était son rôle ? Je ne comprenais pas comment il s'y était pris pour échapper à la toute puissante* Gestapo. *Les réponses à mes questions ne tardèrent pas. Si ces événements ne s'étaient pas déroulés dans le contexte que l'on sait, ils auraient été extraordinaires, mais c'est de survie dont il s'agissait à l'époque. Cadurel commença par me rassurer sur les risques qu'il encourait. Il ne pouvait être inquiété par qui que ce soit puisque, officiellement, il était décédé lors de la chute de la Crête en mai 1941 ! Je n'étais pas au bout de mes surprises… Mon cousin était membre de l'organisation Buckmaster, le fameux* SOE, *et c'est à ce titre qu'il se trouvait en France. Il assurait la liaison entre Londres et le réseau de résistance « Mithridate ». Naturellement, le destin m'a conduit à intégrer ce réseau. Possédant quelques solides connaissances en radio, j'ai pu aider les opérateurs en envoyant des messages à l'*Intelligence Service. *Nous transmettions des tas de renseignements sur les travaux du Mur de l'Atlantique, les mouvements des unités ennemies, leurs effectifs, leurs organigrammes, etc. Un soir, j'ai été frappé de stupeur en voyant mon cousin accompagné par le* Generalfeldmarschall *Rommel en personne ! Je n'y comprenais plus rien ! Calmement, mon cousin m'expliqua que je n'avais rien à craindre car il s'agissait d'un sosie envoyé par Londres à des fins d'intoxication ! Ce n'est que bien plus tard que j'ai réalisé à quel point le débarquement de Normandie avait été une œuvre de longue haleine. Oui, c'était absolument extraordinaire. Et c'est dans l'ombre que la guerre en Europe occidentale se préparait* ».

En 1943, André Cadurel parvient à mettre son cousin en sécurité en le faisant embarquer pour l'Angleterre à bord d'un Lysander. « *J'ai rejoint les environs de Bourges en pleine nuit. Un monomoteur nous y attendait. C'est ainsi que mon destin a basculé, un peu contre mon gré d'ailleurs, car je n'étais pas d'accord pour quitter la France et le réseau « Mithridate ». Il y avait tellement à faire. Connaissant le destin tragique de mes parents, je pense que mon cousin mettait un point d'honneur à me protéger. Je ne sais pas s'il avait eu une prémonition mais sa décision me sauva la vie. Je n'ai pas assisté à la fin de « Mithridate », d'ailleurs ce n'est que plus tard que j'ai su ce qui était arrivé car, même après-guerre, certaines choses ne pouvaient être révélées, surtout pas celles-ci.* » À quel événement John Chambers fait-il allusion ? « Mithridate » est fondé dès juin 1940 par le lieutenant-colonel Bressac alias « Herbinger » et Fernand Gibelin. Le réseau compte jusqu'à 1 600 agents répartis dans toute la France mais aussi la Belgique et l'Italie méridionale. En avril 1944, le colonel Donet, connu par les services allemands sous le nom de « Laflèche », revient de Londres avec une mission de la plus haute importance. Il est l'un des agents clefs de « Mithridate ». Sa valise est alourdie par un émetteur-récepteur ultra perfectionné que les techniciens alliés ont baptisé « Ayesha ». Il s'agit d'un appareil d'un genre nouveau permettant de communiquer en phonie et non plus en morse, comme c'était jusqu'alors le cas. De plus, son mode d'émission le rend indécelable aux écoutes ennemies. Avant toute chose, Londres a demandé à Donet de procéder à la vérification du bon fonctionnement du « Ayesha ». Certaines conditions d'emploi sont fixées par les concepteurs parmi lesquelles émettre à moins de 250 kilomètres de Londres, en bordure de côte et, si possible, en terrain plat. Une seule région réunit ces critères : le Pas de Calais. Après un premier essai concluant à la mi-mai 1944, Donet se prépare à transmettre un gros volume de messages. En fait, il n'aura jamais la possibilité de le faire car il est arrêté par les Allemands qui, médusés, constatent qu'ils viennent de capturer, outre un matériel de premier plan, un résistant recherché depuis des mois. Il s'agit d'un coup de filet magistral, d'autant que le lieu d'émission depuis lequel Donet officiait offre sur un plateau à

◀ ***Page de gauche :***
Au cours du mois de juin 1944, un Sherman *Crab* (base de M4A4 ou Sherman *Mk. V*) britannique de la *79th Armoured Division* passe devant l'église de Creully. Mémorial de Caen

Quelques jours après la prise de la station radar de Douvres – La Délivrande, une unité antiaérienne a investi les lieux, mettant en batterie une pièce de 40mm à tir rapide. Mémorial de Caen

l'*Oberkommando der Wehrmacht* l'emplacement du futur débarquement allié. Il s'agira forcément du Pas de Calais ! Le malheureux Donet sera accablé lorsque ses interlocuteurs lui apprendront que « Ayesha » émettait sur la même gamme de fréquences que les blindés allemands ! Bressac est à son tour identifié puis arrêté quelques jours plus tard, le 23 mai, avant d'être torturé puis envoyé vers le camp de Mauthausen. Embarqué dans un convoi de 1 500 déportés politiques, il ne devra la vie qu'à la résistance belge qui prendra le train d'assaut, sauvant ainsi plusieurs centaines de détenus, dont ceux de « Mithridate ». Mais le coup est terrible pour le réseau qui, sous l'égide du cousin de Chambers, continue malgré tout à fonctionner jusqu'à sa dissolution en 1945. Les faits relatés ici ne seront officiellement reconnus que bien des années après la libération. La raison de cet « oubli » est évidente : la gamme des fréquences « Ayesha » avait été sciemment programmée pour être repérée par les Allemands. Ainsi, « Mithridate » avait été sacrifié par les Alliés dans le but d'intoxiquer les Allemands et de leur faire croire que le débarquement aurait lieu dans le Pas de Calais. Les exemples d'agents ou de réseaux délibérément sacrifiés sont nombreux. Il est difficile de ne pas s'indigner devant de telles pratiques consistant à envoyer au gibet des agents de valeur sans qu'il ne leur soit possible d'échapper à une mort souvent atroce. Comment expliquer des décisions comme celle-ci à des hommes et des femmes entrés en résistance pour être finalement trahis et jetés en pâture à l'ennemi ?

LES RATS DU DÉSERT EN NORMANDIE

Entre-temps, la vie de John Chambers prend une tournure inattendue dans le sens où, s'il apprête à effectivement revenir en France, c'est en Normandie et à bord d'un Sherman Firefly baptisé « Canback ». Écoutons son récit : *« Les Alliés craignant l'infiltration d'agents de l'*Abwehr*, dès notre arrivée en Angleterre, nous avons été débriefés par des gars des services de renseignements. Ils se sont rapidement rendu compte de ma bonne foi. Toutefois, ma demande pour revenir en France, au sein de « Mithridate », fut rejetée. J'ai alors décidé de poursuivre la lutte en m'engageant au sein de l'Armée britannique. C'est ainsi que l'on m'a incorporé au sein du* Tank Corps *en qualité de canonnier sur un Sherman. Pendant six semaines, je me suis entraîné au tir au canon de 75 et à la mitrailleuse ainsi qu'au maniement du pistolet-mitrailleur Thompson. Ensuite, nous avons eu droit à une instruction dédiée aux radios équipant les blindés. À son retour en Grande-Bretagne, j'ai été incorporé dans le* 3rd County of London Yeomanry (3rd CLY)*, un régiment prestigieux encore auréolé de ses victoires lors de la campagne d'Afrique du nord. J'étais fier d'y servir car on parlait beaucoup d'eux, enfin, de nous, les «* Desert Rats *» ; les rats du désert si vous préférez.»* Les *Sharpshooters* avaient effectivement été le fer de lance de Monty face à l'*Afrika-Korps*. En 1942, le *3rd CLY* avait été intégré aux unités de la *8th British Army* avant de participer à la campagne de Sicile puis d'Italie. Le régiment sera rapatrié à temps pour la préparation de la campagne de Normandie.

Chambers est donc entouré de vétérans qui combattent depuis deux ans déjà. C'est en février 1944 que le *3rd CLY* touche les côtes britanniques. En vue des combats en France, l'unité est dotée d'un quatrième *Squadron*. Le 7 mai 1944, une délégation d'officiers de la *153rd Infantry Brigade* de la *51st (Highland) Division* est reçue pour un *drill* sur le thème de la progression d'une brigade d'infanterie appuyée par un régiment blindé. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une préparation à la prise de la station radar de Douvres la Délivrande. Le 25, les *Sharpshooters* sont inspectés par Montgomery. L'unité est alors cantonnée à Worthing, dans le sud de l'Angleterre. Peu de temps auparavant, les « *Desert Rats* » ont perçu leurs premiers Sherman Firefly équipés du puissant canon de 17 *Pounder*. En Normandie, ces blindés soutiendront la comparaison avec les « lourds » allemands, mais chaque *Troop* n'en recevra qu'un exemplaire contre trois équipés du traditionnel tube de 75mm. Le 3 juin, ordre est donné de faire mouvement vers la zone d'embarquement, au nord de Portsmouth. Le *D-Day* approche et les officiers sont informés qu'ils seront rattachés à la *Highland Division* pour les deux premiers jours de

l'invasion. John Chambers reprend son récit : « *J'ai été affecté au* C Squadron. *Le régiment faisait partie de la* 4th Armoured Brigade, *une unité indépendante. C'est pourquoi nous avons été employés en appui d'autres troupes en Normandie. Je me souviens même que l'on nous a intégrés à une division blindée américaine au moment de la retraite sur la Seine des débris de l'armée allemande ! Toutes les* Troops *étaient équipées de Sherman mais un seul char par peloton était un Firefly. Ce détail, qui ne souleva aucun commentaire avant la « bagarre », aura son importance plus tard car le Firefly était le seul blindé allié capable de se mesurer aux Tiger et Panther. Mais cela, nous ne nous en sommes aperçus qu'en Normandie. J'étais fier d'appartenir* au 3rd County of London Yeomanry *! Nous étions les «* Desert Rats *», en référence à note insigne représentant une gerboise sur fond blanc. Le second régiment des Sharpshooters était le* 4th County of London Yeomanry *attaché à la* 22nd Armoured Brigade *(7*th Armoured division*) qui fut très durement touché à Villers-Bocage. Fin avril 1944, nous avions compris qu'il allait se passer quelque chose, sans trop savoir quoi exactement et surtout « où ». Puis, on nous annonça l'imminence du débarquement pour début mai, puis le 17, enfin le 1er juin. Je me souviendrai toujours de ces jours précédant l'assaut allié. Le temps était épouvantable, même pour l'Angleterre… C'était du « jamais vu » ! Le débarquement fut annoncé pour le 5 juin puis le 6.* » Alors que l'assaut vers la forteresse Europe est lancé le 6 juin à l'aube, les *Sharpshooters* quittent leur *Marshalling Area* pour se diriger vers Gosport où les engins embarquent à bord de *Landing Craft Tanks* (*LCT*). « *Mon unité a pris place dans plusieurs* LCT *où nous étions tous à l'étroit. Les marins étaient des plaisantins car, malgré les embruns et la pluie incessante, ils faisaient griller du corned-beef dans des poêles à l'arrière du bateau. À bord, l'atmosphère était calme. Nous ne nous sentions pas angoissés, nous étions prêts. Dans la nuit, je me suis résolu à déguster une soupe de tortue en boîte – on nous avait gâtés ! – en me disant que ce serait peut-être le dernier repas ici-bas car, même si on ne nous avait rien précisé, nous savions où nous allions. Pour ma part, j'étais persuadé que la Normandie serait la prochaine étape. Engoncés dans nos gilets de sauvetage Mae West, il ne nous restait plus qu'à attendre. Lorsque nous aperçûmes enfin les côtes françaises, il ne pleuvait plus mais le ciel roulait de gros nuages. Plus tard, j'ai appris que le village se trouvant face à nous était Luc-sur-Mer* [Secteur de « Sword » *Beach* couloir OBOE. Il semblerait que la *4th Armoured Brigade* ait été mise à l'eau en plusieurs endroits puisque des éléments de cette unité se sont également présentés face à Graye-sur-Mer, non loin de Luc-sur-Mer – NdlA]. » C'est à 5h00, le mercredi 7 juin 1944, que le *3rd County of London Yeomanry* gagne les plages normandes. Les têtes de pont sont fragiles et, même si l'opération s'est correctement déroulée, la bataille est loin d'être gagnée. Les unités Allemandes se sont retranchées en position défensive. Dans le secteur de Caen, la *716. Infanterie-Division* du *Generalmajor* Ludwig Krug et la *21. Panzer-Division* d'Edgar Feuchtinger attendent des renforts, dont celui de la redoutable *12. SS Panzer-Division « Hitlerjugend »*. Le régiment britannique reçoit l'ordre de se regrouper à Montfleury-la-Rivière, le *C Squadron* passant la nuit dans le village du Fresne-Camilly ; comme prévu, l'unité a établi la liaison avec les troupes canadiennes.

Durant l'opération « Charnwood », une patrouille du *2nd Argyll and Sutherland* progresse vers Saint-Contest. Cette unité fait partie de la *15th Scottish Division*, unité à laquelle les *Yeomanries* ont, à plusieurs reprises, apporté leurs appuis durant la bataille de Normandie.
Mémorial de Caen

Une poche de résistance s'est formée autour des blockhaus de la station radar de Douvres la Délivrande, localité située à une dizaine de kilomètres au nord de Caen. Il convient donc de la réduire. La mission d'en venir à bout est confiée au *A Squadron* du *Sharpshooters* en appui du *5/7 Black Watch*, unité écossaise de la *51st (Highland) Division*. Un *Squadron* de Churchill *AVRE* de la *79th Armoured Division* a été dépêché aux assaillants en guise de renfort. L'assaut débute à 19h50 mais il se solde par un demi-échec, les Allemands ayant eu le temps d'organiser une position défendue par des pièces de *8,8cm* et des *Pak 38* de *5cm*. Deux Churchill sont neutralisés par des mines antichars. La tâche des anglo-canadiens se révèle plus délicate que prévu. Le jour déclinant et la visibilité devenant mauvaise, il est décidé d'évacuer le bois de Douvres afin d'organiser dans la nuit un bombardement aérien. Les *Sharpshooters* se retirent. Le 8 au matin, l'assaut est de nouveau lancé sur la base radar. Deux croiseurs mouillant au large appuient l'attaque. Il faut cependant attendre le soir pour, enfin, voir tomber la position ennemie. Parallèlement, le gros du *3rd County of London Yeomanry* est envoyé vers Creully afin de parer à une éventuelle contre-attaque blindée. Sur place se trouvent déjà le *1st Royal Tank Regiment* de la *22nd Armoured Brigade* et la *50th (Northumbrian) Division* débarquée deux jours plus tôt à « Gold »

Une *Troop* de M4A1 (Sherman *Mk. II*) et un M4A4 « Firefly » progresse avec précaution dans les plaines normandes.
Mémorial de Caen

26 juin 1944, la *11th Armoured Division* et ses blindés attaquent au nord de Caen, le *3th County of London Yeomanry* de John Chambers est alors rattaché à cette unité. Les blindés sont des Sherman *Mk. I* (M4) sauf le n°65 qui est un Firefly sur base de M4A4. On notera aussi, sur la gauche, la présence d'un « *Light* », un Stuart M3A1.
Mémorial de Caen

Beach. John Chambers se souvient de ces premiers instants sur le sol normand : « *Le ciel roulait de gros nuages. Il ne pleuvait plus mais, par contre, la mer bougeait beaucoup. Je n'entendais plus aucun bruit, les volets de nos blindés étant fermés. L'eau arrivait au niveau de la caisse du char. Pour ne pas que le moteur soit noyé, il y avait un système d'aération riveté à l'arrière. Les canons étaient obturés par du tissu imperméable sur lequel étaient fixés de petits détonateurs. Une fois hors de l'eau, les détonateurs étaient mis à feu, dégageant ainsi l'obturateur. Le canon était alors prêt à l'emploi ! Après avoir quitté les plages, ce fut l'exploitation vers l'intérieur des terres. Nous nous sommes retrouvés dans un pré avec des pommiers. La vue était réduite. On ne voyait que des haies et des chemins creux et, croyez-moi, en Normandie, les haies valaient largement un mur en béton ! Dans une ferme démolie, nous avons découvert une chienne et ses chiots. Nous en prîmes un comme mascotte et nous l'avons installé dans une douille de 75, dans la tourelle du « Canback ». Notre petit protégé, appelé « Baby Sherman », avait juste la tête qui dépassait. Notre commandant l'ayant appris, il nous demanda de le ramener à l'arrière en nous disant :* « Vous ne trouvez pas qu'il y a assez de morts dans cette putain de guerre ? Vous voulez aussi faire tuer des animaux ? » *Avec regret, nous avons donné notre chien aux copains du premier échelon. Là-bas, je veux dire une fois en Normandie, j'ai compris ce qu'était une brigade blindée indépendante. Nous étions continuellement engagés en renfort d'autres unités, en fonction des événements. Par conséquent, nous n'étions jamais attachés au même régiment. Jusque-là, à l'exception du* A Squadron, *nous n'avions pas été engagés dans un face à face avec des chars ennemis. C'était une sorte de guerre de positions. Pourtant, dès les premiers instants, j'ai compris ce qui nous attendait. Lors de notre arrivée, nous avions stoppé notre machine sur la plage. Après en être descendu pour me dégourdir les jambes, mon attention fut attirée par une forme bizarre émergeant de l'eau. Il s'agissait des parties génitales d'un malheureux ! J'étais horrifié et stupéfait. Cette scène fut pour moi aussi grotesque que traumatisante. Là, j'ai réalisé ce qu'avaient enduré les gars qui étaient passés avant nous à « Sword »* Beach. *Je me suis alors dit que ce qui allait suivre n'allait pas être une partie de plaisir et, effectivement, ça ne l'a pas été.* »

La contre-attaque allemande de Creully n'aura jamais lieu. De ce fait, trois jours plus tard, la *4th Armoured Brigade* s'installe en position défensive sur l'axe reliant Courseulles-sur-Mer à Caen, près de Colomby-sur-Thaon. Le PC régimentaire est au château de Bény-sur-Mer ; qu'il faudra d'ailleurs évacuer quelques jours plus tard en raison de bombardements incessants. Les Britanniques sont placés sous commandement Canadien. Au sein de ce dispositif, les *Sharpshooters* sont à proximité de Villon-les-Buissons. Ces positions seront conservées jusqu'au 26 juin, date à laquelle est déclenchée l'opération « Epsom » organisée pour faire sauter le verrou caennais, imprenable de front. L'idée de Montgomery est d'envelopper la cité préfectorale par l'ouest puis d'y pénétrer par les faubourgs les moins défendus. Plus de 90 000 hommes des *XXX Corps* anglais et *I Corps* canadien y sont engagés. « Epsom » doit aussi attirer les divisions allemandes autour de Caen et ainsi permettre à la *1st US Army* de progresser rapidement vers Saint-Lô. Engagé depuis plus de trois semaines sans le moindre repos, John et ses camarades gardent confiance. Ils sont rattachés à la *11th Armoured Division* – qui devra percer au nord de Cheux – dans ce qui sera la première opération britannique d'envergure. L'objectif assigné à la *4th Armoured Brigade* est la prise des ponts sur l'Odon. Le 25 juin, l'assaut est lancé sur le dispositif allemand dans un secteur où se trouve déployée la *Panzer-Lehr-Division* du *Generalleutnant* Fritz Bayerlein, l'une des plus « belles » unités cuirassées du *Reich*. L'offensive est de courte durée et se heurte à une violente contre-attaque de la « *Hitlerjugend* ». Il est donc décidé de ne pas se porter plus en avant et de profiter d'un tir de barrage prévu le lendemain. Dès les premières lueurs du jour, plus de 700 pièces d'artillerie écrasent les positions allemandes où les pertes sont nombreuses. Suivent les unités d'infanterie lancées quelques minutes plus tard de manière à profiter du chaos ambiant. Les chars sont déployés en couverture. L'effet de surprise profite aux Alliés qui enfoncent leurs ennemis. Cependant, les alentours de Caen recèlent de nombreux pièges pour les Anglo-canadiens car les plaines y sont

émaillées de fermes entourées de haies, ce qui offre la part belle aux antichars allemands. Mis en réserve, le *3rd CLY* n'est engagé qu'en fin d'après-midi. Laconiquement, le *War Diary* de l'unité mentionne « *qu'en raison des conditions atmosphériques épouvantables, le sol est détrempé, rendant les mouvements des blindés très délicats.* » Loin de se trouver à l'arrière, car les lignes sont resserrées, les hommes de la *4th Armoured Brigade* sont sous le feu de l'artillerie allemande et des *Nebelwerfer*. À la tombée du jour, John et ses camarades se positionnent près de Norrey-en-Bessin. Au soir du 26 juin, si les Alliés ont avancé et dépassé l'Odon, ce n'est qu'au prix de très lourdes pertes en hommes et en matériels. Le lendemain, sous une pluie battante, la *11th Armoured Division* se remet en route, passant au travers des lignes écossaises de la *15th Scottish Division*. John Chambers et son « Canback » sont engagés près de Cheux où ils relèvent le *44th Royal Tank Regiment*, une autre unité blindée de la brigade. Les combats se poursuivent à la nuit tombée. *Panzer* et automoteurs sont embusqués dans un bois, non loin des positions britanniques. Les échanges de tirs sont incessants. John se souvient : « *Le pire de tout, c'était de nuit ! Vous ne distinguiez rien sinon les blindés qui s'embrasaient à quelques mètres de vous. Vous tiriez pour riposter mais sans visibilité. De nuit, tout était plus spectaculaire et encore plus terrible pour les nerfs. Oui, la nuit, j'ai souvent eu peur. Et lorsque vous voyez le char à côté du vôtre s'enflammer dans un vacarme assourdissant, vous vous dîtes que, la prochaine fois, ce sera votre tour. « Epsom » a été mon baptême du feu et ce fut pire que tout ce que j'aurais pu imaginer !* »

Au matin du 28 juin, la situation est confuse. Aux premières lueurs du jour, des chars allemands prennent à partie les *Sharpshooters*. Le Sherman du *Lieutenant* Powell, officier du *C Squadron*, est frappé par un coup au but et prend feu immédiatement. Personne n'a vu à quel endroit était embusqué le *Panzer* qui parvient à décrocher sans avoir été localisé tandis que Powell et son équipage demeurent prisonniers de leur machine en feu. En fin d'après-midi, des éléments du *3rd County of London Yeomanry* reçoivent l'ordre de faire mouvement pour se mettre à là disposition du *Highland Light Infantry* de la *Scottish Division*. Le détachement gagne le nord-ouest de Mouen, un bourg tenu par des *Waffen-SS* de la « *Hitlerjugend* ». D'emblée, trois chars anglais sont mis hors de combat. Un quatrième est détruit. De leur côté, les pelotons d'infanterie écossais sont les cibles de plusieurs MG-42. Les pertes sont sévères, même si les Britanniques se ressaisissent grâce à un puissant soutien d'artillerie. Le *3rd County of London Yeomanry* n'a certes pas reculé mais, avec 13 morts et 9 blessés, il paye cher cette troisième journée de bataille. Heure après heure, les effectifs s'amenuisent, tout comme la puissance de feu de la brigade qui fond comme neige au soleil. En seulement deux jours de combat, Monty a perdu plus de 200 chars ! Quoi qu'il en soit, les Britanniques sont parvenus à établir une tête de pont sur l'Odon et à avancer dans la plaine de Caen. À l'intérieur de « Canback », Chambers a participé à cette percée. Il s'en souviendra pour le reste de son existence. Au soir du 28 juin, les *Sharpshooters* accrochent une dizaine de *Panzer*, dont deux Tiger, à leur tableau de chasse. Entre-

Durant l'opération « Goodwood », ce Panther *Ausf. A* a littéralement été arraché du sol puis retourné par un bombardement (artillerie navale lourde ?). Les galets de roulement ont cédé sous le choc. Si « Goodwood » n'a pas tenu ses promesses, elle eut un effet indéniable sur le moral des troupes Allemandes.
Mémorial de Caen

Avril 1944. À quelques centaines de mètres de l'endroit ou les chars du *3rd County of London* débarqueront dans à peine quelques semaines, le *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel inspecte le mur de l'atlantique. Cette photo a été prise à Lion-sur-Mer. Le curieux engin présenté au « Renard du désert » est un *8cm R-Vielfachwerfer auf mittlere Gepanzerter Zugkraftwagen S303(f)*, autrement dit un Somua MCG français sur lequel a été montée une batterie soviétique de *Stalinorgel* (orgues de Staline).
Mémorial de Caen

Churchill « Petard » de la *79th Armoured Division*. Grâce à son tube de 290mm, ce *« funny »* était capable de projeter une charge explosive de 20 kilos à une distance de 80 mètres. Il s'est avéré très efficace lors de la prise de points fortifiés. Mémorial de Caen

temps, les allemands ont jeté dans la bataille trois *Panzerdivisionen* supplémentaires rameutées du sud-ouest de la France et d'Europe orientale. Il s'agit de la *2. SS Panzer-Division « Das Reich »*, de la *9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »* et de la *10. SS Panzer-Division « Frundsberg »*. Au soir du 30 juin, Caen n'est pas tombée. Cela dit, même si « Epsom » n'a pas atteint le but escompté, son effet est essentiel sur la suite de la bataille de Normandie dans le sens où les six divisions allemandes engagées pour faire face à la percée sur l'Odon étaient initialement destinées à une contre-attaque massive vers Bayeux, capable, en théorie, de rejeter les Alliés à la mer. Par voie de conséquence, la tête de pont alliée en France est définitivement consolidée.

Une unité britannique progresse vers Caen en juillet 1944. Le véhicule de tête est un Sherman Firefly dont le canon de *17 pounder* lui permet de lutter à armes égales faces aux Tiger et Panther. On remarquera par ailleurs le camouflage caractéristique anglo-canadien à base de filets. Mémorial de Caen

Début juillet, les Allemands restent fixés autour de Caen. Le 1er, les *Sharpshooters* s'installent à Rauray. Dans le même temps, les Canadiens de la *3rd Division* déclenchent l'opération « Windsor » afin de prendre l'aérodrome de Carpiquet, à l'ouest de Caen. Cinq *Panzerdivisionen* sont massées autour de la ville en ruines. Le chiffre est impressionnant mais il convient de le relativiser car ces unités sont très loin d'être à effectifs pleins et souffrent d'insurmontables difficultés logistiques. Le 10 juillet, c'est au tour de l'opération « Jupiter » de débuter avec pour objectif la côte 112, en passant par Eterville. Les chars du *C Squadron* œuvrent aux côtés du bataillon des *Dorsetshire* de la *43th Infantry Division*. L'attaque se heurte à une violente riposte de la *schwere Panzer-Abteilung 102* appuyée par les blindés de la *10. SS Panzer-Division*. Pendant 48 heures, Chambers et son unité s'accrochent à leurs positions. Notre vétéran se souvient de ces combats : « *Nos effectifs diminuaient de jour en jour, les chars allemands, parfois, et les armes antichars, souvent, nous causèrent des pertes innombrables durant toute cette bataille. Les combats étant âpres, les premiers jours passés, tout sentiment de compassion pour l'ennemi finissait par disparaître, surtout vis-à-vis des* Waffen-SS *dont le jeu favori était d'écraser nos camarades du Rifle Battalion sous les chenilles de leurs tanks alors qu'ils se trouvaient neutralisés. Inutile de dire qu'en retour, les* « Rifles » *faisaient « peu » de prisonniers…* » L'opération « Jupiter » se solde par un échec. Nombre d'officiers sont tués et le régiment sort exsangue de l'affaire. Il a cependant tenu bon et infligé des pertes aux *Panzer-Grenadiere* de la *« Frundsberg »*. Le *3rd County of London Yeomanry* est envoyé au repos du 13 au 21 juillet, période durant laquelle le *C Squadron* change de commandant. Entre-temps, Caen est enfin libérée. La ville est détruite à plus de 85%. Il aura fallu « Epsom », « Charnwood » et « Goodwood », sans compter les opérations du 6 juin 1944 et les engagements annexes, pour venir à bout des défenses allemandes. Le prix est exorbitant pour les Alliés ! John et ses camarades savent qu'il leur faudra être patients mais les pertes sont plus que lourdes : « *Très tôt, nous avions compris que nos Sherman ne tenaient pas la distance face aux* Panzer *lourds, hormis les Fireflies qui, avec leur 17* Pounder, *soutenaient plutôt bien la comparaison. Mais, les autres, ceux armés d'un tube de 75, ne faisaient plus le poids dès que nous nous retrouvions face aux Tiger et Panther. Nous avons ainsi perdu un nombre très élevé de chars en Normandie.* » À tel point que ces pertes obligent le commandement allié à regrouper des unités. C'est ainsi que les *3rd* et *4th CLY* sont amalgamés pour former le *3/4th County of London Yeomanry* qui demeure dans l'organigramme de la *4th Armoured Brigade*. C'est sous cette appellation que l'unité de Chambers terminera la guerre avant sa dissolution en 1946.

En juillet 1944, une *Troop* de Sherman britanniques, au marquage caractéristique, progresse dans la plaine de Caen. Au premier plan, les engins sont des *Mk. V* tandis que, en milieu de colonne, on remarque un Sherman *Mk. VC « Firefly »*. Mémorial de Caen

LE *3/4TH COUNTY OF LONDON YEOMANRY*

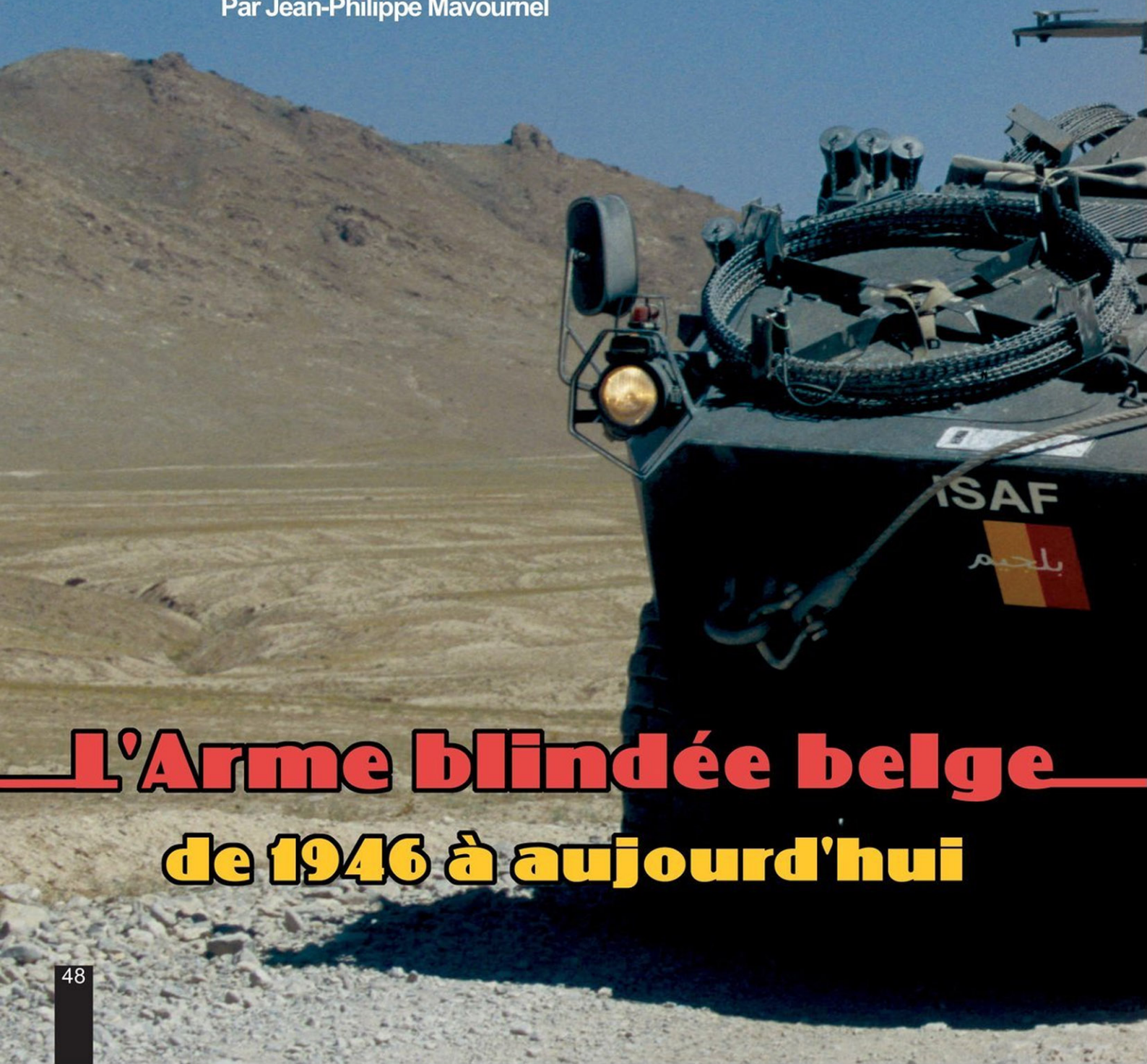
Le nouveau régiment est commandé par le lieutenant-colonel Rankin. Après la chute de Caen, les Britanniques foncent plein sud en direction de Falaise alors que, dans le même temps, Patton et sa *3rd US Army* atteignent Avranches. Les *Sharpshooters* sont alors à proximité de Carpiquet qu'ils quittent pour marcher vers le sud-ouest, en direction de Vire. Les blindés ennemis se trouvent dans le secteur de Noyers Bocage, reculant chaque jour un peu plus tout en livrant bataille. Il faudra donc enfoncer les lignes allemandes avant de pouvoir obliquer vers le sud tandis que les Canadiens ont percé à l'est de Caen. Combinée aux efforts de la *1st US Army*, la progression alliée doit conduire à former une nasse au sud de Falaise dans laquelle les divisions ennemies se trouveront prises au piège. C'est dans cet esprit que les *Sharpshooters*, en appui de la *3rd Infantry Division* progressent vers Beny Bocage atteinte le 2 août 1944. Un contact est même établi avec les troupes américaines de la *2nd Infantry Division « Indian Head »* dans la région de Montisinger, au nord-ouest de Vire. Face à eux, la *Kampfgruppe* Weiss de la *10. SS Panzer-Division* tente le tout pour le tout afin de retarder les Alliés. Pendant le même temps, dans la Région de Mortain, doit débuter l'opération allemande « Lüttich ». Pour autant, la progression des Britanniques est lente, freinée par les mines et le bocage. Le 11 août, Tinchebray est dépassée et la côte 272 se présente en ligne de mire. Ce point stratégique de la région Viroise doit être pris de manière à dégager la route de Falaise. Pour ce faire, l'appui d'infanterie du *C Squadron* de Chambers est constitué par le *South Lancashire* appartenant à la *8th Brigade*. La progression est difficile pour les équipages des blindés anglais évoluant dans un paysage encaissé. Le contact avec les fantassins est rapidement perdu. Ici ou là, des tirs de *Panzerfauste* se font entendre... La ténacité des *Sharpshooters* leur permet de percer vers Falaise qui est libérée le 16 août. Dans le sud de la Manche, la contre-attaque allemande a échoué et, depuis le 12 août, les *Kampfgruppen* affectées à « Lüttich » refluent vers le nord, le long de l'axe Trun-Chambois. La « poche » de Falaise est désormais prête à être refermée. C'est à l'est de Trun que le *3/4th County of London Yeomanry* boucle sa campagne de Normandie.

La poursuite vers la Seine peut maintenant débuter. John Chambers évoque pour nous cette période : « *La Bataille de Normandie terminée, nous avons roulé presque à marche forcée jusqu'à Bruxelles. Je me suis alors retrouvé muté dans un régiment d'infanterie d'assaut, le* 7th Hampshire. *La raison en est simple ; nous n'avions plus assez de chars du fait des pertes de juillet et août ! Je suis donc devenu fantassin par la force des choses. Avec les* 4th *et* 5th Dorsets, *nous composions dorénavant la* 190th Infantry Brigade. *Nous avons pris part à l'opération « Market Garden » durant laquelle nous devions avancer jusqu'à la ville de Heteren, en Hollande. Notre mission était de porter secours aux parachutistes encerclés. C'est le 10 octobre 1944 que la guerre s'est terminée pour moi, en même temps que j'ai fait connaissance avec la science de la pire des manières. Nous avons en effet subi une attaque d'avions extraordinaires, des Arado. Il s'agissait d'avions à réaction. Or, à l'époque, ces armes nous étaient totalement inconnues. Quand nous les entendions, il était déjà trop tard. Tout ce dont je me souviens, c'est d'une formidable explosion. Puis ce fut le trou noir. J'ai su après cette attaque que j'avais été laissé pour mort avant d'être finalement secouru puis transféré à Bruxelles. J'ai dû rester de longs mois en convalescence. Mes blessures étaient sérieuses. C'est finalement en Angleterre que j'ai pu savourer notre victoire. Nous avions gagné, mais à quel prix… Je l'ai su bien après, seuls cinq équipages avaient survécu à la campagne de France. J'étais dans l'un de ceux-là. Oui, j'étais vraiment fier d'avoir combattu avec les* « Desert Rats ». *J'en suis encore plus fier aujourd'hui.* »

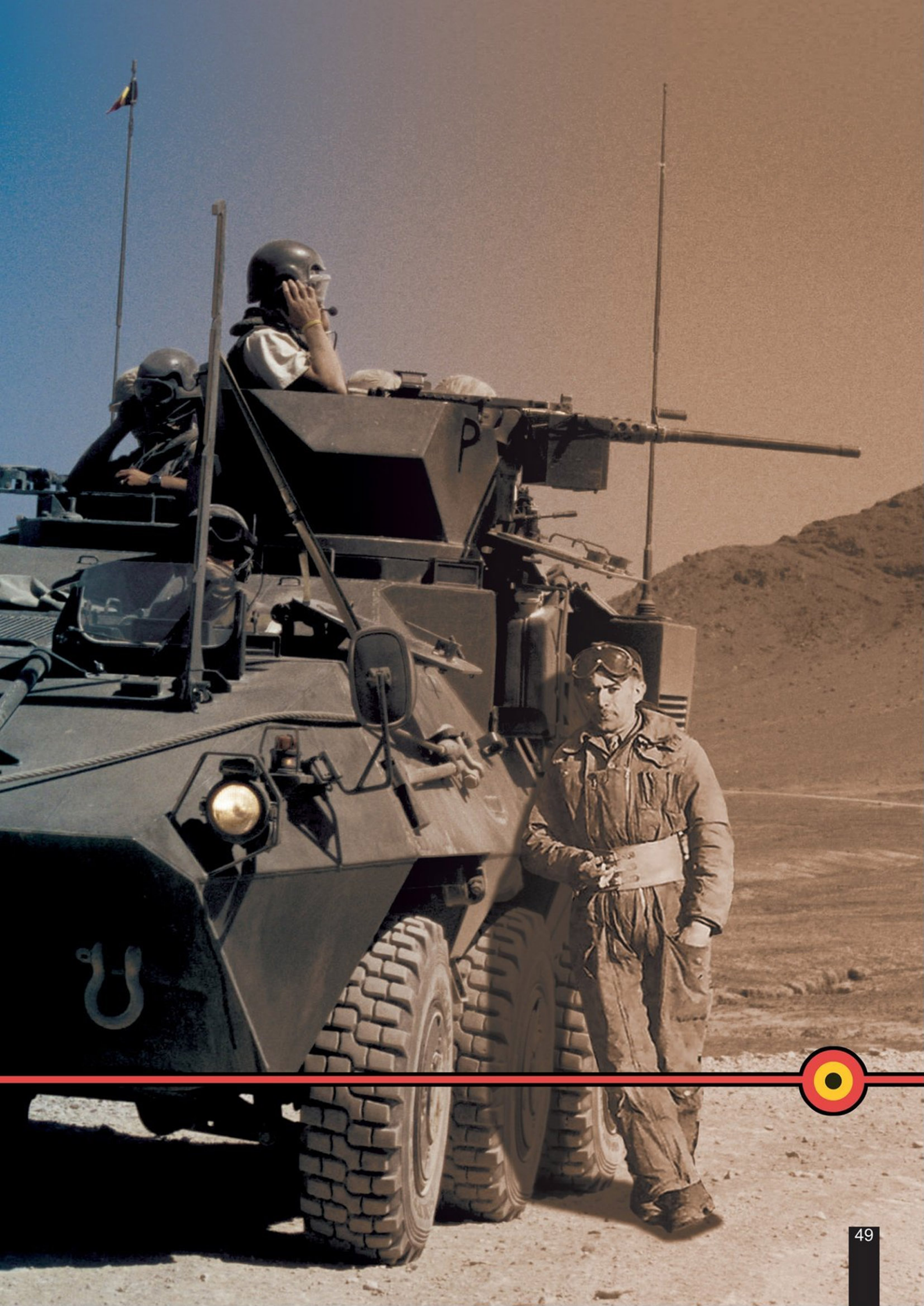
C'est le 31 octobre 1945 que John Chambers est démobilisé, après 2 ans et 87 jours passés au sein du *Royal Armoured Corps* sous le matricule 144 386 670. Son devoir accompli, il pouvait enfin rentrer en France. ■

Durant la Seconde Guerre mondiale, des accords militaires existent entre la Belgique et la Grande-Bretagne. Bien que ceux-ci subsistent dans l'immédiate après-guerre, la création de l'OTAN change la donne pour l'Armée belge qui participe à la protection de l'Europe occidentale face au Pacte de Varsovie. Le partenaire numéro 1 est alors Washington. La chute du mur de Berlin en 1989 débouche sur une nouvelle époque, celle des menaces terroristes à grande échelle. À petit pays, petit budget… Ces paramètres nouveaux obligent les penseurs militaires bruxellois à refondre leur composante terrestre pour lui permettre de faire face à ses nouvelles missions. À travers l'exemple belge, nous vous invitons à plonger au cœur de l'histoire contemporaine européenne pour comprendre comment les choix d'une nation en matière d'armement sont réalisés et de quelle façon la géopolitique influence l'évolution structurelle d'une Armée.

Par Jean-Philippe Mavournel



L'Arme blindée belge
de 1946 à aujourd'hui



Dans les derniers mois de la Seconde Guerre mondiale, la force terrestre belge compte plus de 100 000 hommes. Son noyau offensif est constitué de six brigades totalisant 24 000 soldats en cours d'instruction en Irlande. L'armistice survenant trop tôt, ils ne verront pas le combat, à l'exception toutefois de la brigade « Libération » aussi connue sous le nom de brigade Piron. En mai 1945, Bruxelles insistant pour que ses troupes participent à l'occupation de l'Allemagne, les Alliés lui octroient un secteur allant de Bonn à Cologne et d'Aix-la-Chapelle à Söst et Siegen. Les troupes montées suivent le mouvement et l'escadron d'autos blindées de la brigade Piron est réorganisé pour être transformé en régiment ; il est provisoirement baptisé 1er régiment d'autos blindées. À cette époque, l'Armée belge renaissante ne possède pas de chars mais seulement des engins légers dont des Staghound, Scout Car White M3A1 et autres AEC Matador. Les cavaliers se voient confier la reconnaissance du 1er corps d'armée. À cette occasion, le 8 mars 1946, leur groupement est rebaptisé 1er régiment de Guides. La même année, un régiment de Lanciers et un régiment de Chasseurs à Cheval sont constitués pour être respectivement attribués aux 1e et 2e divisions d'infanterie.

Parallèlement, les premières manifestations de la Guerre Froide conduisent l'Occident à réarmer. En Belgique, le glas sonne pour les automitrailleuses. Ainsi, en octobre 1947, le ministre Defraiteur prescrit l'acquisition de 160 Sherman et divers autres véhicules pour la somme de 22 millions de francs belges, soit l'équivalent de 4,5 millions de nos euro actuels. Ces engins sont principalement des M4A4 « Firefly » démilitarisés, parqués en plein air depuis la fin de la guerre et revendus par un ferrailleur au tarif de 1 franc belge le kilo ! Le major Blairon et son équipe travaillent jour et nuit pour remettre ces véhicules en état. Faute de lunettes de tir, les essais balistiques se font en visant par l'âme du canon ! Pour instruire les équipages, un groupement blindé composé de 10 chars légers M5 puis des M4 est mis sur pied près de Namur. Le 1er octobre 1948, le 2e régiment de Lanciers reçoit des Sherman de différents modèles. Rapidement, il est suivi par les 1e et 3e Lanciers et le 1er Guides. Laissons la parole à un Ancien, Robert Lintermans, qui évoqua ces machines rustiques dans un article intitulé « Nostalgie d'un vieux tankiste » : « *Nous avons reçu les premiers de ces engins en 1951. Le M36 était un Sherman doté d'un excellent canon de 90mm. Nous en étions très fiers car il était plus performant que les canons de 75, 76 et autres* 17 Pounder. *Il y avait juste un petit ennui : la tourelle n'avait pas de toit, ce qui était désagréable par mauvais temps et dangereux en cas de tirs de shrapnels par l'ennemi. Mais rien n'est parfait en ce bas monde ! Le moteur, qui avait une puissance de 500ch, démarrait au quart de tour. Il faut dire qu'à l'époque certains Sherman possédaient un moteur en étoile. Avant de le démarrer, il fallait le faire tourner avec une énorme manivelle ; 40 ou 50 tours, je pense. On avait un peu l'impression que l'équipage remontait un grand ressort chargé de propulser leur gros jouet ! Les Sherman et les M36 étaient dotés d'une solide suspension. Quant à la souplesse… Dans les chars modernes, si le chauffeur aborde une dénivellation trop vite, on se demande avec angoisse si on n'a pas cassé une barre de torsion. Nous, nous nous tâtions pour sentir si nous n'avions pas cassé de l'os !* […] *La conduite d'un Sherman demandait un esprit combatif, des muscles et un sens développé de l'équilibre. Il y avait deux manettes sur lesquelles il fallait tirer pour virer ou s'arrêter. Imaginez-vous, haut perché, en équilibre instable sur un petit siège, votre pied gauche jouant avec la pédale d'embrayage, le pied droit avec l'accélérateur, la main droite sur le levier de vitesse et deux mains supplémentaires sur les sticks ! Croyez-moi, ce n'était pas du gâteau, surtout dans les virages. Occupés par les pédales, les pieds ne pouvaient servir d'appui. La main droite s'escrimait à engager les vitesses tandis que seule la main gauche restait libre. Et comme, pour tourner, il fallait bien tirer sur un stick, ce qui, par réaction attirait votre corps vers l'avant, il n'y avait rien pour vous empêcher de piquer du nez… Ah oui ! Il y avait le crâne, heureusement casqué, qu'on appuyait contre le blindage. C'était une vraie lutte pour contrôler la machine. Mais quand on arrivait à bien la piloter, en exécutant les doubles débrayages sans faire hurler la boîte de vitesses, on éprouvait une satisfaction que ne peuvent donner les engins modernes.* »

M4A4 Firefly en position de tir à défilement de tourelle. Outre des Firefly, M4A4 et M36 à canon de 90mm, des M4A3 (105) entreront aussi en dotation au sein de l'Armée belge renaissante. Ces Sherman seront progressivement remplacés par des M47 puis des M60 et des Leopard 1. Coll. JM Coulon

LE QUART D'HEURE AMÉRICAIN

En 1945, les États-Unis deviennent la première puissance militaire et économique du monde. De son côté, utilisant les partis communistes nationaux, le Kremlin s'attire des sympathies dans une Europe occidentale laissée en ruines par six années de guerre totale ; c'est notamment le cas en France et en Italie. Toutefois, Moscou s'emploie principalement à favoriser l'émergence de régimes socialistes dans les pays libérés par l'Armée Rouge ; on commence alors à parler de « satellisation ». En 1948, l'intervention des chars russes à Prague balaye le dernier régime démocratique d'Europe centrale. Avec le blocus de Berlin décidé par Staline, la Guerre Froide devient une réalité. Dans un discours prononcé devant les Nations Unies, le premier ministre belge de l'époque, Pol Henry Spaak, souligne l'impérieuse nécessité pour les Occidentaux de former une défense commune et cohérente. Concrètement, cette intervention se traduit par la ratification par la Belgique du traité de l'organisation de l'Atlantique Nord. En avril 1949, le pays entre au sein de l'OTAN. Suite à ça, un programme américano-belge d'assistance mutuelle de défense ou MDAP est lancé. En décembre 1951, le schéma organisationnel du nouvel allié américain est adopté par les Belges. Dès lors, chaque division d'infanterie intègre un bataillon de chars à trois escadrons tandis que les divisions blindées se composent de trois groupements blindés – *Combat Command* – avec un quartier général, une compagnie de police militaire, quatre bataillons d'infanterie blindée et quatre bataillons de chars de bataille. En sus, l'unité compte quatre bataillons d'artillerie de campagne, un bataillon antiaérien, une compagnie de transmission, un bataillon logistique et transport, une compagnie d'ordonnance, un bataillon médical, une section de prévôté et un auditorat militaire. L'une des clauses conditionnant l'aide matérielle américaine repose sur l'instruction des équipages devant armer les engins fournis par Washington. C'est pour cette raison qu'en 1951 l'école des troupes blindées se déplace vers Bourg

Léopold tandis que ses futurs instructeurs partent pour les États-unis, à l'Aberdeen Proving Ground, afin d'y être formés par leurs homologues de l'US Army. Moins d'un an plus tard, l'Armée belge perçoit ses premiers chars venus d'Outre-atlantique. Dans un premier temps, il s'agit de 423 M26 Pershing suivis, en janvier 1952, des M46 puis, en juin, des M47 (784 exemplaires). Devenus obsolètes, les vénérables Sherman sont retirés des unités d'active.

Robert Lintermans se souvient de ces nouveaux matériels sortis des arsenaux américains : « *Nous avons eu des M26. Ça, c'étaient de vrais chars ! Nous étions enfin à l'abri des intempéries. Tourelle plus spacieuse et armée de l'excellent canon de 90mm, suspension à barres de torsion, baquet confortable pour le chauffeur, etc. Celui-ci n'avait qu'une pédale d'accélérateur. La pédale d'embrayage avait été supprimée tandis qu'un petit levier servait aux changements de vitesses. Par contre, pour le pilotage, il y avait toujours les deux gros leviers… Et nous avons développé nos muscles sur ces sticks ! À faible vitesse, il fallait s'arc-bouter, jambe gauche bloquée contre le blindage, et tirer sur le levier adéquat pour parvenir à virer. Il faut dire que le M26 avait le même moteur que le M36 mais avec 20 tonnes de plus. Alors, côté accélération, cela faisait très namurois* [En Belgique, les habitants de Namur ont la réputation d'être particulièrement lents – NdlA]. *Et puis, il y avait le système de refroidissement du moteur : contre le radiateur tournaient quatre gros ventilateurs entraînés par plusieurs courroies. Ah ! Ces maudites courroies ! Il suffisait qu'un chauffeur distrait change de vitesse sans correctement compenser avec l'accélérateur pour que plusieurs cassent. Il fallait alors se mettre en bras de chemise, s'entourer les avant-bras de chiffons puis, en étant tenu par deux hommes, plonger dans les entrailles du monstre, tête en bas, pour remplacer les pièces défaillantes. Vous en ressortiez congestionné, crasseux et, malgré les chiffons, souvent brûlé ! Dans le M47, nous avons retrouvé notre bon vieux 90 couplé à un télémètre plutôt destiné à une armée de métier qu'à une troupe de miliciens... Le M47 était doté d'un moteur construit dès l'origine pour propulser un char. L'ennui, c'est que ce bloc propulseur était un éternel assoiffé. En terrain lourd, il pouvait consommer jusqu'à 13 ou 14 litres d'essence au kilomètre !* »

Dans les unités de reconnaissance aussi, les évolutions sont à l'ordre du jour puisque les régiments de Chasseurs à Cheval sont rééquipés avec des M24 Chaffee armés d'un 75 à faible vitesse initiale. Bien qu'il soit prévu de recevoir 320 de ces engins datant de 1945, seuls 223 seront finalement livrés. Par ailleurs, la machine suscite une vive inquiétude parmi les équipages car, à la lumière de l'expérience de la

▲ Firefly sur base de M4A4. Acheté au prix de la ferraille, ces machines permettront de reconstituer l'Arme blindée belge dès la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ces « rénovations » ont été couronnées de succès tant ce char semble être en parfait état de marche !
Coll. JM Coulon

▼ M4A4 Firefly baptisé « Saint George » photographié lors d'une sortie sur le terrain
Coll. JM Coulon

M24 Chaffee photographiés à l'occasion du défilé du 21 juillet (fête nationale belge). Ces blindés légers datant de la fin 1944 remplaceront avantageusement les automitrailleuses Staghound T17E1 et AEC Matador au sein des unités d'éclairage. Coll. JM Coulon

guerre de Corée, il apparaît que le M24 n'a aucune chance de survie face à un T34/76 ; alors *quid* contre un Josef Stalin 3 ou même un T-34/85 ? Selon une note de l'état-major belge datée de février 1952, le M41 Walker Bulldog, équipé d'un tube de 76mm à haute vitesse initiale, est réclamé en remplacement des Chaffee. Mais ce n'est qu'en 1958 que 135 exemplaires de ce char léger entreront en service. Ils y resteront jusqu'en 1974. En 1953, la mort du *Vojd*, la fin de la guerre de Corée et l'entrée de la République Fédérale d'Allemagne dans l'OTAN permettent à Bruxelles d'envisager une réduction des efforts budgétaires en matière de défense. En outre, la montée en puissance de la dissuasion nucléaire entraîne la révision de certains concepts militaires.

M24 appartenant à un escadron de reconnaissance. Bien qu'étant supérieure à celle de simples autos blindées, la capacité antichar du 75mm de cette machine suscitera vite une réelle inquiétude au sein de l'état-major belge, au point que les militaires réclameront des M41 à Bruxelles. Coll. JM Coulon

LA PÉRIODE « LANDCENT »

De 1960 à 1980, l'histoire européenne est caractérisée par la polarisation Est-Ouest. C'est également une période émaillée de crises graves telles que les antagonismes israélo-arabes, la guerre du Viêt-Nam, le retrait français de l'OTAN, le printemps de Prague, etc. Ces événements ont des répercussions importantes sur l'organisation des armées de l'Ouest. Participant au bouclier défensif de l'Europe occidentale, la Belgique ne fait pas exception à la règle et adopte, dès 1960, une nouvelle structure pour ses forces armées. Le commandement Allié dirige alors trois zones militaires pouvant être envahies par le Pacte de Varsovie. Celle du centre, désignée « Landcent », est répartie en deux groupes d'armées. Les forces belges font partie du groupe nord en compagnie des Allemands, des Néerlandais et des Britanniques. Dans les faits, cela se traduit par la mise sur pied de divisions « Landcent ». Le changement principal réside dans la motorisation totale des unités constituant la division. Offrant une mobilité, une autonomie et une protection accrues à l'infanterie mécanisée, les transports de troupes blindés et chenillés apparaissent en nombre. L'augmentation de la puissance de feu et l'élargissement de la zone d'action impliquent qu'une brigade de 1960 ait la même valeur combative qu'une division de 1940. Le 1er corps d'armée belge, qui stationne en Allemagne, compte deux divisions mécanisées d'active articulées en trois brigades. Il existe aussi deux divisions de réserve auxquelles sont respectivement attribuées deux brigades. Cette nouvelle structure impose l'acquisition de transports de troupes modernes dans le but de remplacer les *half-tracks* hérités de la Seconde Guerre mondiale. Ces nouveaux véhicules devront répondre à trois critères : être capables de suivre les chars sur tous les types de terrain, permettre aux soldats de faire le coup de feu depuis la machine et, enfin, apporter un appui feu efficace grâce à une arme collective montée sur la machine elle-même. Or, à cette époque, l'*US Army* remplace justement ses M75 *full-tracks* par des M59 flambant neufs. Disponibles en nombre, reconditionnés à neuf et « soldés », les M75 ont, en outre, l'avantage d'être de la même famille que les chars légers M41 alors en dotation dans les régiments de Chasseurs à Cheval. C'est donc logiquement que Bruxelles jette son dévolu sur le M75 pour « mécaniser » ses fantassins. Les premières commandes sont passées en 1958. Elles seront suivies de plusieurs autres pour faire face à l'accroissement des besoins. Au total, 771 de ces machines seront livrées aux Belges. Le dernier exemplaire sera retiré du service actif le 26 octobre 1987. Cependant, il manque encore à l'Armée

belge des véhicules de combat d'infanterie. C'est l'AMX 13 VCI français qui est sélectionné pour équiper six bataillons d'infanterie blindée. Sur un total de 555 machines, 523 seront construites sous licence, en Belgique, par les ateliers CFC de Familleureux.

Sur le front des chars, les années passant, les M26 et autres M47 commencent sérieusement à marquer le pas. Quant à leur canon de 90, il manque de puissance pour espérer faire face au nouveau T-54 soviétique. Ces machines doivent donc être remplacées. Cette nécessité intervient au moment où, aux Pays-Bas, les Centurions montrent aussi des signes de fatigue. Une commission belgo-néerlandaise est créée avec pour objectif d'arriver à une solution commune pour les deux pays. Quatre modèles de chars sont examinés. Il s'agit du M60A1 américain, du Chieftain britannique, de l'AMX-30 français et du Leopard 1 allemand aussi désigné *Standardpanzer*. C'est finalement ce dernier, dans sa version 1A1, qui est choisi par les Néerlandais et les Belges. Le 14 décembre 1967, un contrat pour l'achat de 334 exemplaires est signé avec la firme industrielle Kraus-Maffei Wegmann de Munich. En février 1968, les Belges réceptionnent leur premier « Leo ». Le 30 novembre, le 4e régiment de Lanciers perçoit ses premiers engins. L'une des principales qualités du char allemand étant son évolutivité, dès 1974, il est modernisé par l'adjonction d'un manchon thermique sur son canon de 105mm et d'un système de stabilisation américain Cadillac-Gage produit sous licence en Allemagne. De plus, toujours dans le cadre de la coopération avec la *Bundeswehr*, 80 *Jagdpanzer Kanone* sont achetés.

Les M41 qui équipent les formations de reconnaissance atteignent à leur tour leur limite d'âge. Ils sont remplacés à partir de 1974 par des véhicules anglais de la famille *CVRT*. Une commande de 701 engins est livrée à la Belgique. Elle se décline en sept versions : le Scorpion, qui est un char de reconnaissance équipé d'un canon de 76mm équivalent au tube installé sur le Saladin mais en version allégée. Le Scimitar, armé d'un canon automatique de 30mm Rarden. Le Striker, qui est une version antichar armée de missiles Swingfire. Le Spartan, véhicule de transport de troupes et d'accompagnement. Le Sultan, version poste de commandement. Le Samaritan, version sanitaire. Le Samson, qui est un véhicule de dépannage blindé. Les deux principaux atouts des *CVRT* sont les instruments de vision nocturne à intensification de luminescence et le dispositif de surpression interne sensé protéger l'intérieur du véhicule contre les menaces NBC. En prime, les *CVRT* sont amphibies, un peu à la manière des chars *Duplex Drive* de la Seconde Guerre mondiale. Néanmoins, l'anecdote livrée par l'un de ses utilisateurs, Christian Page, laisse songeur : « *Lors des exercices OTAN, il était régulièrement prévu de faire franchir une rivière aux* CVRT *de l'escadron* Recce *Para-Commando. De leur côté, les unités blindées « traditionnelles » se sont vite abstenues de pratiquer ce genre d'exercice, et pour cause ! Il faut savoir que tous les véhicules de la famille du* CVRT *étaient munis d'une « jupe de flottaison ». Cet appareillage consistait en une sorte de bâche en caoutchouc souple fixée à un cadre boulonné sur le pourtour de la caisse du véhicule. Dépliée et maintenue par des piquets tendeurs, elle assurait une « certaine » flottabilité au véhicule. Une fois dans l'eau, la propulsion était assurée par le mouvement des chenilles en première ou deuxième vitesse. Pour diriger le* CVRT *sur l'eau, on utilisait le principe du ski nautique, l'équipage faisant pencher le char d'un côté ou de l'autre pour l'orienter dans la bonne direction ! C'était une méthode empirique dont l'efficacité dépendait uniquement de l'habileté de l'équipage ; bref un truc à l'anglaise ! En 1979, mon peloton participait à l'exercice « Red Tornado », en Allemagne, avec des* CVRT. *Les grandes manœuvres de l'époque étaient toujours riches en événements et nous n'avions guère le temps de nous ennuyer. Un beau matin, nous « démontons » et prenons d'assaut la ville d'Öxter. Tout commence par une reconnaissance de l'axe principal. Contact avec l'ennemi qui tient le pont sur la Weser, débarquement des voltigeurs, fumigènes, assaut et nous enlevons le pont rapidement. L'arbitrage décide que l'ennemi a eu le temps de détruire l'ouvrage d'art et nous sommes contraints de franchir la Weser avec nos soi-disant véhicules amphibies… Le génie est présent pour assurer la sécurité avec une péniche « Mofab » sur laquelle prend place notre chef de corps, le commandant Cummont. Notre unité est réduite à cinq véhicules ; l'un d'eux est en panne à quelques kilomètres derrière nous, le septième étant resté à la caserne pour je ne sais plus quelle raison. Les premiers passent sans trop de problèmes. Par contre, le Scorpion du caporal Mitaine commence à tourner sur lui-même et à dériver dans le courant sans que l'équipage ne parvienne à le contrôler. Notre chef de corps ordonne au « patron » de la péniche de venir bord à bord avec le CVRT désemparé et de le pousser sur la berge ! Las, après une ou deux tentatives, le gars du génie donne « le » coup de gaz de trop et déchire la jupe de flottaison du Scorpion ! Celui-ci se transforme immédiatement en sous-marin et seuls les antennes et le canon émergent de l'eau. L'équipage parviendra à continuer la traversée, mais à la nage. Épilogue : un* Bergepanzer *fut appelé en renfort pour sortir le Scorpion de la Weser... »*

▲ et▼ Une erreur de pilotage pardonne rarement…surtout quand on manœuvre un engin de la taille et de la puissance d'un M60A1 !
Ce malheureux hangar en aura fait les frais.
Coll. JM Coulon

Colonne de Léopard 1A5 (BE). Le canon de 105mm est équipé d'un manchon thermique. La dernière modernisation de ces engins date de 1997. À cette occasion, les systèmes de contrôle de tir ont été mis aux standards opérationnels modernes. Ministère belge de la Défense Via lieutenant-colonel Thys

L'AUBE D'UN JOUR NOUVEAU

Les années 80 sont caractérisées par la détente Est-Ouest. Néanmoins, jusqu'à la chute du mur de Berlin et l'implosion du Pacte de Varsovie en 1989, les capacités opérationnelles de l'Arme blindée belge sont maintenues à haut niveau. L'une des modernisations survenues durant cette période est l'acquisition de nouveaux véhicules blindés de combat d'infanterie. Un contrat portant sur l'achat de 514 AIFV et 525 M113A1 [le suffixe A1 indique qu'il s'agit d'une version équipée d'un moteur diesel – NdlA] est passé avec Washington. À noter que, si les coques de l'AIFV et du M113 sont différentes, les machines ont 85% de leurs organes mécaniques en commun. Par contre, si le M113A1 date de 1964, l'autre a été conçu en 1970 et est équipé d'un canon Oerlikon de 25mm à double alimentation jumelé avec une FN MAG de 7,62mm. Sa capacité de transport est de 8 fantassins. Remplaçant le duo M75 et AMX 13 VCI, ces engins provoquent une réorganisation des pelotons d'infanterie blindée qui évoluent pour comprendre quatre AIFV : deux sont équipés du canon de 25mm et d'un poste de tir missile Milan, et deux d'une mitrailleuse de 12,7mm montée dans un tourelleau.

L'autre illustration la plus frappante de l'évolution de l'Arme blindée belge est la modernisation des Leopard entamée en 1984. Le but est d'augmenter l'efficacité de ce matériel dans les combats nocturnes. Cette opération consiste à équiper le char d'un viseur Infrarouge complété par un système MRS permettant d'intégrer dans les paramètres de tir les déformations du tube. À cette occasion, le mécanisme hydroélectrique de tourelle est remplacé par un système modulaire, semblable à celui monté sur les chars allemands et danois. Cette modification, couplée à une nouvelle unité de stabilisation du canon, augmente de façon spectaculaire la précision du tir en mouvement. Une protection supplémentaire de la tourelle a également été étudiée. Elle consistait en un assemblage de plaques espacées et en un nouveau mantelet plus profilé ; cette option n'a pas été implémentée faute de budget. Seul le train de roulement est équipé de jupes de protection en céramique de nouvelle génération. Cette version prend alors la dénomination de Léopard 1A5 (BE). Toutefois, prenant en compte les évolutions géopolitiques et la réunification de l'Allemagne, seuls 132 engins ont été modernisés, les chars excédentaires ayant été vendus au Brésil. Le programme de modernisation des « Leo » s'est achevé à la mi-1997.

Vue impressionnante d'un « Leo » belge ! Sur la partie supérieure de la tourelle, on distingue parfaitement bien le bosselage trapézoïdal renfermant le système infrarouge. Ministère belge de la Défense Via lieutenant-colonel Thys

LA NOUVELLE GRANDE MENACE

Si les chefs des armées occidentales sont restés dans l'expectative avec la disparition du Pacte de Varsovie, ils ont néanmoins consenti des investissements pour se maintenir à un niveau opérationnel correct. Le choix belge a été de limiter les dépenses d'une manière drastique. Seuls 60 véhicules blindés 6x6 Pandur ont été acquis. Quarante-cinq seront prochainement convertis en véhicules de reconnaissance. À cette fin, ils font actuellement l'objet d'un programme de remise à niveau par l'achat de plates-formes d'observation dotées de senseurs de haute technologie et d'un BMS. La firme Steyr, qui a produit ces blindés à roues, collaborera avec Thalès et des entreprises belges dans le cadre d'un contrat d'environ 25 millions d'euro.

Leopard 1A5 (BE) modernisé du 1er Lanciers. On distingue bien les organes de visée à l'avant de la tourelle. Le volet du télémètre est ouvert.
À noter aussi la mitrailleuse MAG si chère à l'Armée belge.
À l'instar des tireurs d'élite, ce char est parfaitement camouflé pour conduire des combats en zone boisée où il est quasiment indécelable.
Ces photos ont été prises au camp de Marche-en-Famène, à l'automne 2002.
Photo Y. Debay

La mobilité des Pandur est parfaitement adaptée à la géographie du territoire afghan.
Ministère belge de la Défense
Via lieutenant-colonel Thys

Le système permet, entre autre, de visualiser les positions ennemies repérées par des observateurs et de gérer le champ de bataille en temps réel. Les unités peuvent ainsi évoluer isolément sur de grandes superficies tout en étant partie intégrante d'une action concertée et coordonnée. Ainsi, à l'instar d'autres armées modernes, la force terrestre belge entre dans l'ère de la gestion et de la coordination du champ de bataille.

L'avènement de l'hyper-terrorisme, dont l'existence a été tragiquement révélée au grand public par l'attentat du World Trade Center perpétré par Al-Qaïda, ouvre une époque militaire inédite. Le 11 septembre 2001 est à considérer comme un catalyseur pour la définition d'un nouveau profil des forces armées. Aujourd'hui, il ne s'agit plus de faire face à une guerre conventionnelle, où s'affronteraient de grandes formations blindées, mais à un ennemi « fuyant » et dénué de moyens lourds. Une force conventionnelle d'envergure, telle que définie pour se battre contre la masse blindée du Pacte de Varsovie, possède trois caractéristiques essentielles : une vitesse de déploiement de plusieurs semaines, une grande capacité opérationnelle suivie d'une énorme « queue » logistique. Le conflit irakien a démontré que de telles formations gardent leur raison d'être pour les grandes puissances. Ce n'est pas le cas pour un petit pays tel que la Belgique. De plus, l'OTAN s'est rendu compte du fait que le problème du terrorisme international transfrontalier ne peut pas être éradiqué en ayant uniquement recours aux bombardements et aux attaques directes des camps d'entraînement. En outre, le territoire devant être passé au peigne fin est si étendu et inhospitalier que la recherche d'un chef terroriste s'apparente à trouver une aiguille dans une botte de foin. Les stratèges savent également que débusquer le principal suspect des attentats du 11 septembre ne mettra pas fin *ipso facto* au terrorisme planétaire. Ainsi, l'action militaire n'est apte qu'à créer les conditions nécessaires pour le début de la résolution du problème. La résolution elle-même ne peut donc se faire qu'en imaginant d'autres actions.

Aussi, afin de protéger le monde contre le terrorisme, l'ère est à la prévention et aux opérations de maintien de la paix. Pour ce genre de mission, deux types de formations sont nécessaires : les forces légères qui peuvent être déployées en quelques heures, avec une petite capacité opérationnelle mais une « queue » logistique faible. Elles sont idéales dans les missions de prévention, d'endiguement et de stabilisation en fin de conflit. Les forces médianes capables de monter en ligne en quelques jours avec une capacité d'engagement moyenne mais crédible et une « queue » logistique de taille intermédiaire. C'est ce type de formations que la Belgique a choisi d'être capable de projeter. Les territoires sur lesquels se déploient ces unités sont très étendus. Citons en exemple les troupes actuellement déployées dans le cadre de l'ISAF en Afghanistan, comptant un contingent belge. Les distances entre les unités peuvent aller jusqu'à 900 kilomètres. Sans entretien, un engin chenillé n'est capable de parcourir qu'un nombre limité de kilomètres. Ensuite, les probabilités de pannes mécaniques augmentent en flèche. Force est donc de constater que les actuels Leopard 1A5 (BE), AIFV et autres obusiers M-109 ne correspondent plus à ces engagements. La force blindée belge doit alors être refondue. Pour y arriver, plusieurs programmes de modernisation du parc mécanisé viennent d'être lancés et sont dans leur dernière phase.

Des chaînes ont été ajoutées aux roues de ces Pandur belges de l'ISAF afin d'en accroître mobilité.
Ministère belge de la Défense
Via lieutenant-colonel Thys

Notons que seuls les véhicules sur roues sont capables de parcourir de grandes distances, ce qui implique que cette restructuration sonne le glas de la chenille au sein de l'Armée belge. Voici de quoi il retourne :

- Le programme LATV : Bruxelles a notifié un contrat pour 620 véhicules du type LMV de la firme Iveco afin de remplacer les jeeps Iltis vieillissantes. Comme les missions de maintien de la paix exposent les soldats aux tirs d'armes légères, le ministère de la défense nationale a décidé d'acquérir 180 kits de protection balistique amovibles afin de garantir la sécurité des personnels contre les projectiles de petit calibre – jusqu'au 7,62mm – et les éclats de grenade. Les premiers véhicules doivent rejoindre les unités au début de l'année 2007.
- Le programme MPPV : l'engin sélectionné est le Dingo II basé sur le châssis de l'Unimog U5000 et construit par la firme allemande Kraus-Maffei Wegmann. Ce véhicule tout terrain est blindé au niveau de la cabine et de la cellule transport de troupes. En plus de son équipage de deux hommes, il emporte six fantassins avec leurs équipements et armes. Grâce à son châssis Unimog, cet engin est d'une excellente fiabilité et jouit d'une très bonne mobilité. Au total, les unités belges disposeront de 352 de ces machines. Elles seront livrées dès 2007.
- Le programme AIV : l'AIV constitue avec le MPPV le cœur de la transformation de la composante terre. Avec près de 800 millions d'euro pour 242 véhicules livrés en trois tranches, il est de loin le programme le plus coûteux. Le véhicule choisi est le Piranha IIIC de la société suisse Mowag. Sept versions entreront en service : commandement (24 exemplaires), génie (18 exemplaires), recouvrement (17 exemplaires), évacuation médicale (12 exemplaires). Outre ces dernières, la configuration transport d'infanterie achetée à 99 exemplaires est équipée d'une mitrailleuse de 12,7mm stabilisée et commandée de l'intérieur. La machine sera équipée d'un SADLS capable de déterminer et d'immédiatement pointer la mitrailleuse de bord vers la direction générale d'un coup de feu. Le canon de 30mm Bushmaster qui équipera les 32 modèles d'appui est destiné à détruire des blindés légers et des fortifications de campagne. La version canon de 90mm, acquise à hauteur de 40 exemplaires, s'attaquera aux fortifications plus importantes ainsi qu'à des blindés lourds tels que le T-62. Les versions canons disposent d'un LWR capable d'avertir l'équipage lorsque le véhicule est engagé par une visée laser ennemie. Le Piranha atteint une vitesse de pointe de 105km/h tout en disposant d'une autonomie de 810 kilomètres. L'AIV dans sa version la plus lourde (22 tonnes) doit pouvoir être projeté via des moyens de transport stratégiques tels que le futur Airbus A400-M ou le C-5 Galaxy. S'il semble faire pâle figure au regard d'un MBT moderne, notons que la protection de l'équipage est équivalente ou supérieure à celle offerte par le Leopard 1A5, notamment contre les mines. Cependant, en attendant la mise sur pied de ces nouveaux profils d'unités, les 40 derniers Leopard belges resteront en service jusqu'en 2011-12.

CONCLUSION

Depuis son entrée dans l'OTAN en 1949, la Belgique a su remplir ses obligations. Pour des raisons budgétaires, sa structure s'est rapidement adaptée pour coller à la réalité géopolitique, à moindre coût. La dernière évolution en date marque une rupture avec les précédentes dans le sens où il ne s'agit plus de combattre des forces conventionnelles mais de prévenir la dégénérescence de situations « terroristogènes » en venant en aide aux populations. Face à la multiplication des conflits de basse intensité, la structure qui se met en place semble mieux adaptée que la précédente. Toutefois, le choix qui vient d'être posé conditionne la capacité opérationnelle de l'Armée belge pour les vingt années à venir. Or, de l'aveu même des militaires interrogés, il est pratiquement impossible de définir une politique de défense à si long terme. Aussi faut-il espérer pour ce pays qu'il ne sera pas entraîné malgré lui dans un conflit de haute intensité où ses unités seraient confrontées à des divisions cuirassées lourdes. ■

Les forces d'intervention belges sont désormais entraînées à remplir des missions de maintien de la paix partout dans le monde. Ici, une unité engagée au sein de l'ISAF.
Ministère belge de la Défense
Via lieutenant-colonel Thys

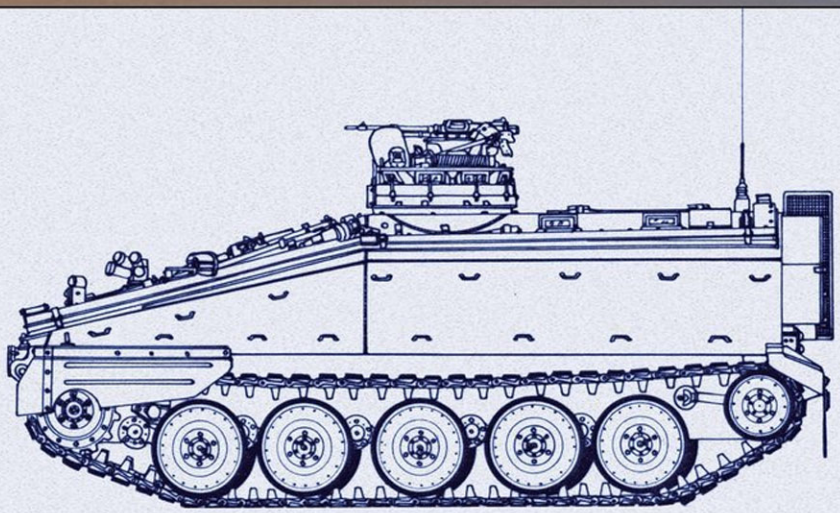
Remerciements :
L'auteur désire remercier le lieutenant-colonel Thys pour l'aide apportée à la rédaction de cet article, ainsi que Christian Page.

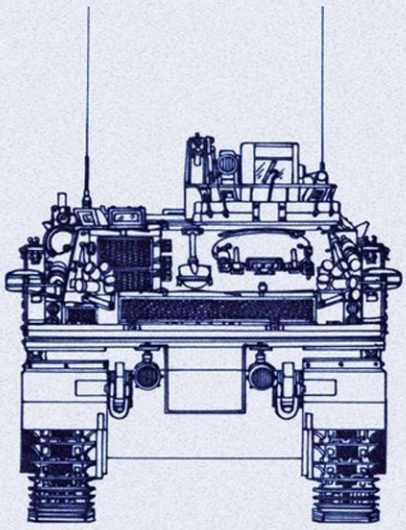
Lexique :
CVRT : Combat Vehicle Reconnaissance Tracked. Véhicule blindé de combat et de reconnaissance chenillé.
AIFV : Armoured Infantry Fighting Vehicle. Véhicule de combat d'infanterie blindée.
MRS : Muzzle Reference System. Système informatique intégrant dans les paramètres de tir les déformations du tube du canon.
BMS : Battlefield Management System. Système de gestion du champ de bataille en temps réel.
ISAF : International Security Assistance Force. Troupes de l'ONU actuellement déployées en Afghanistan.
LATV : Light Armoured Tactical Vehicle. Véhicule blindé tactique.
LMV : Light Multirole Vehicle. Véhicule tactique polyvalent.
MPPV : Multi Purpose Protected Vehicle. Véhicule blindé polyvalent.
AIV : Armoured Infantry Vehicle. Véhicule blindé de combat d'infanterie.
SADLS : Small Arms Detection and Localisation System. Système de localisation et de détection de tirs d'armes légères.
MBT : Main Battle Tank. Char de bataille principal.

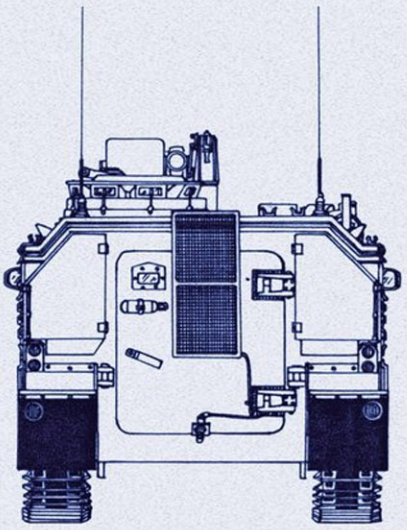
CVRT SPARTAN (BE)

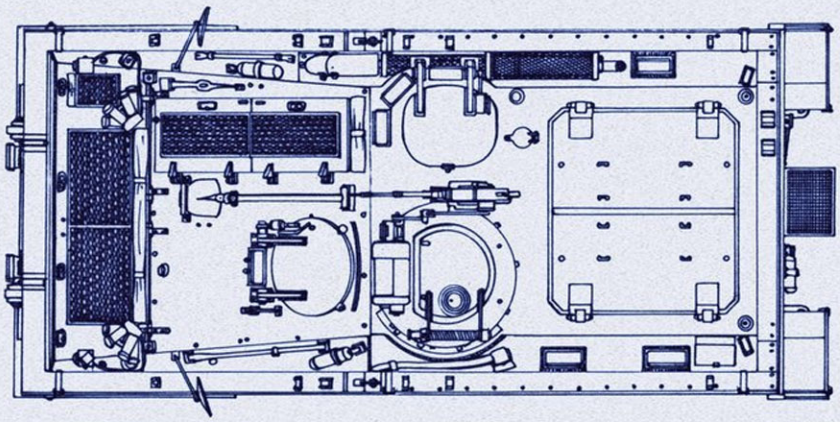
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/48





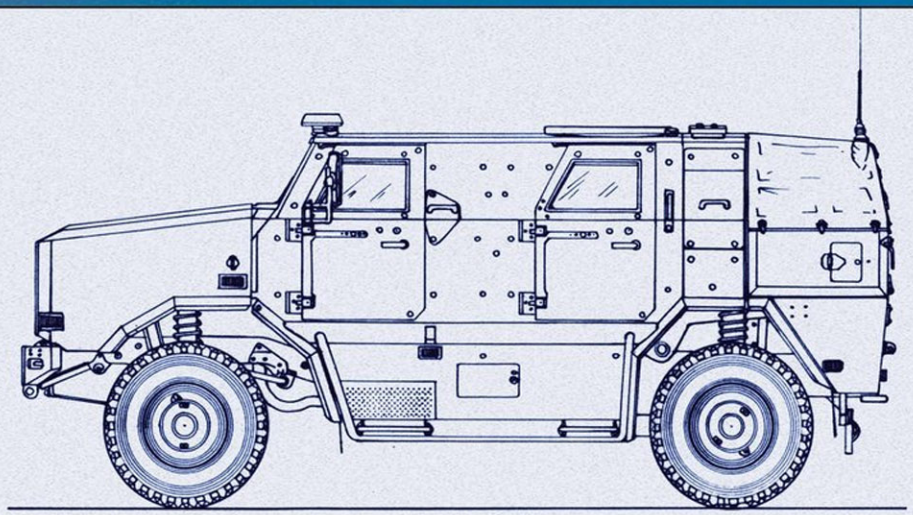


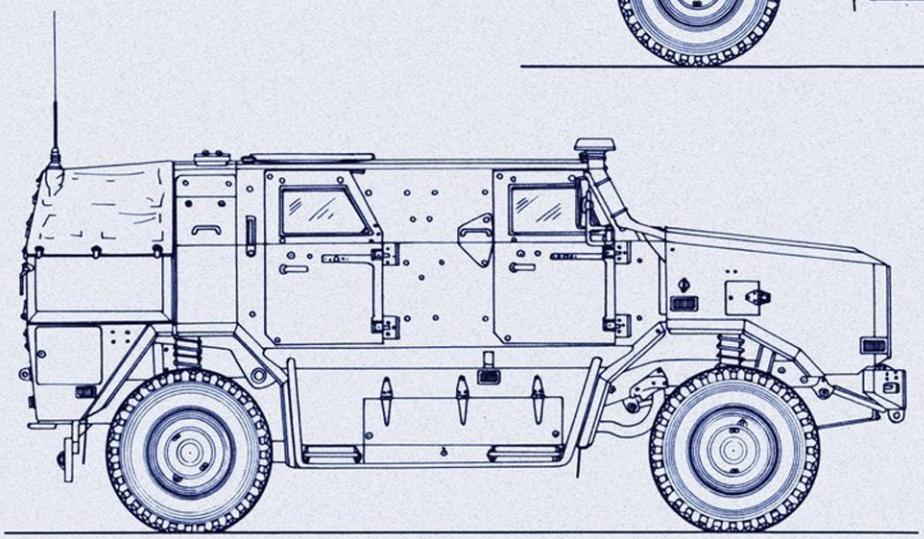


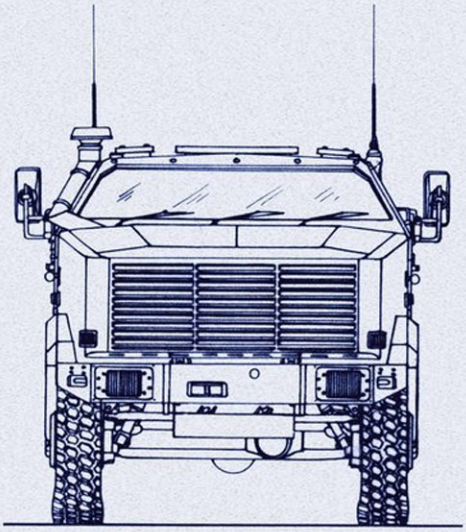
DINGO II

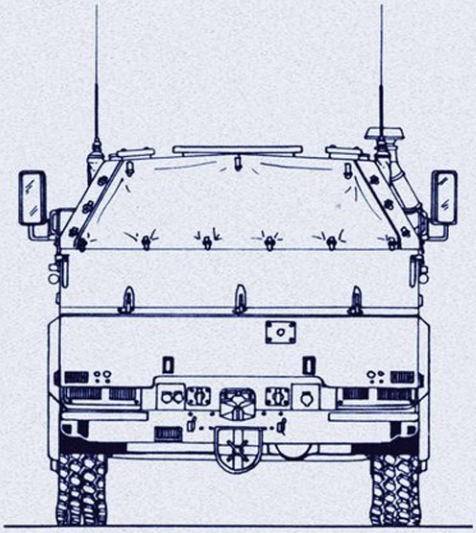
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

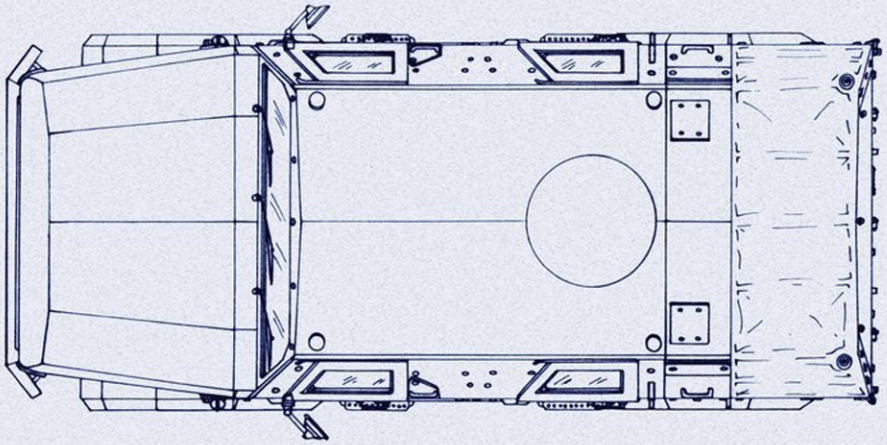
PLANS AU 1/48









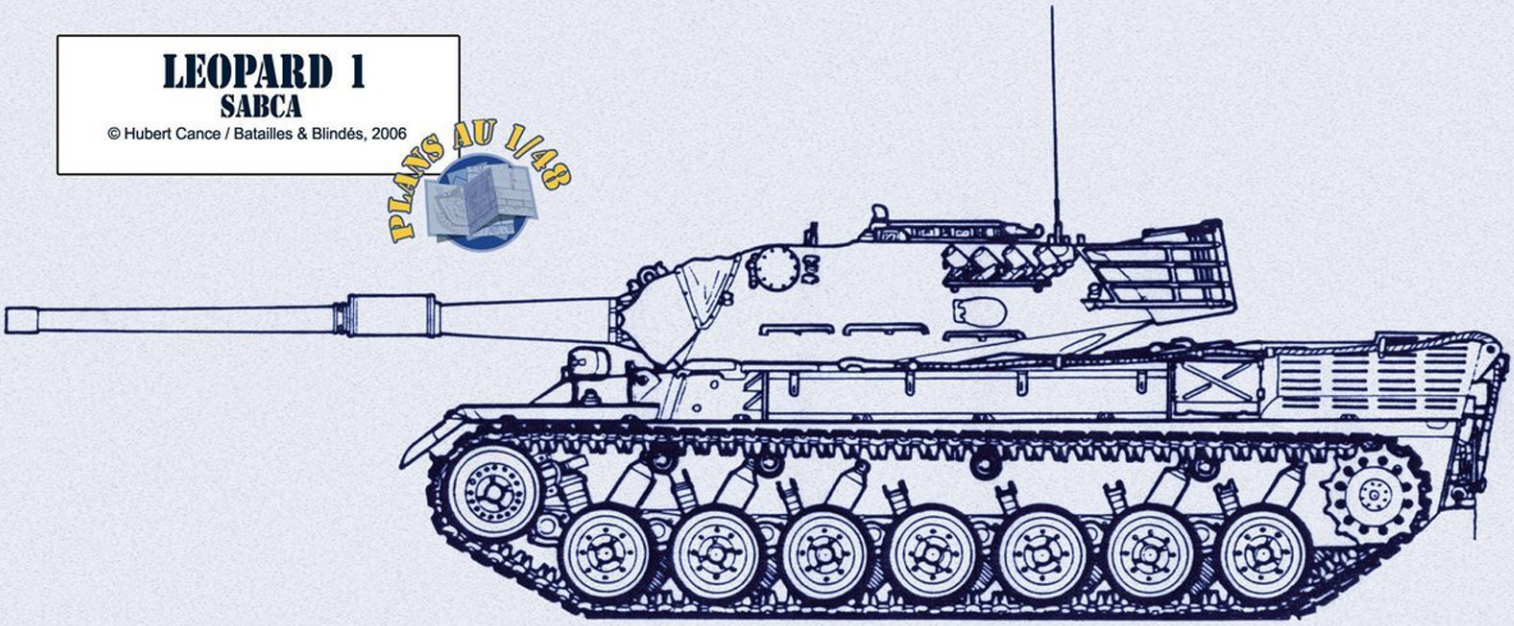


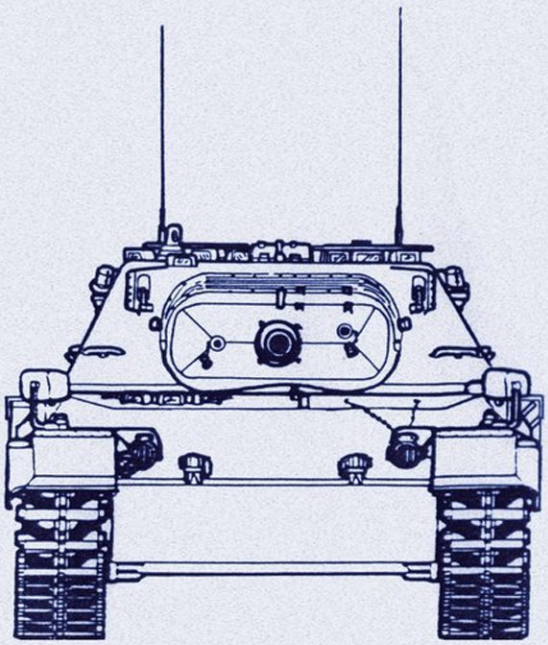
LEOPARD 1

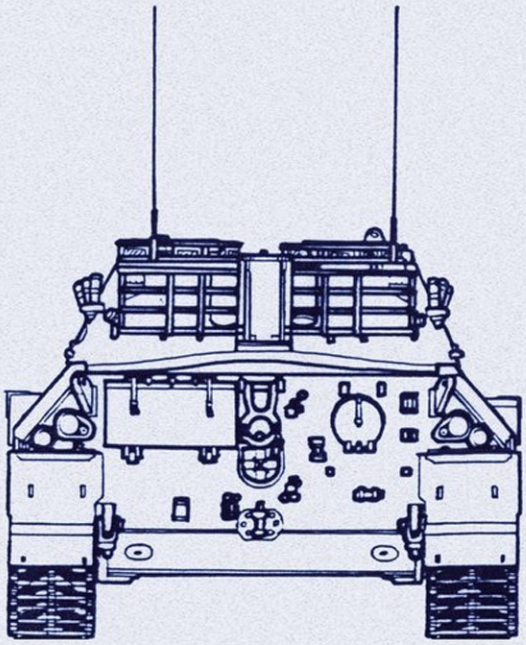
SABCA

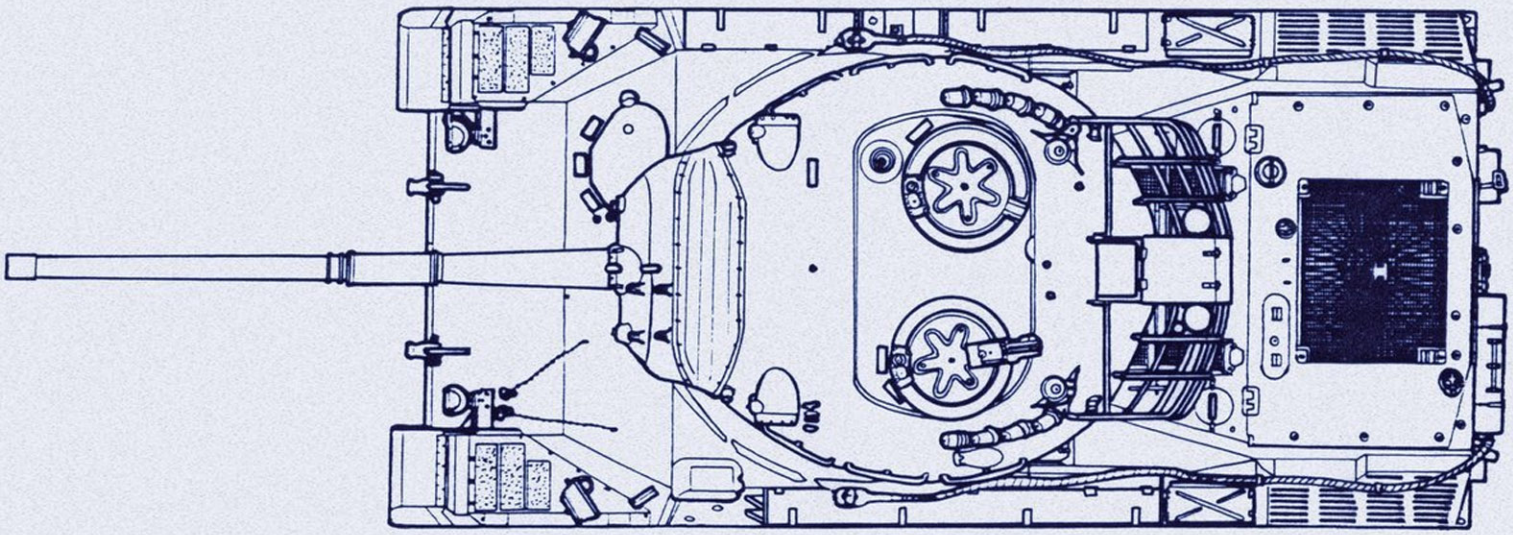
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/48





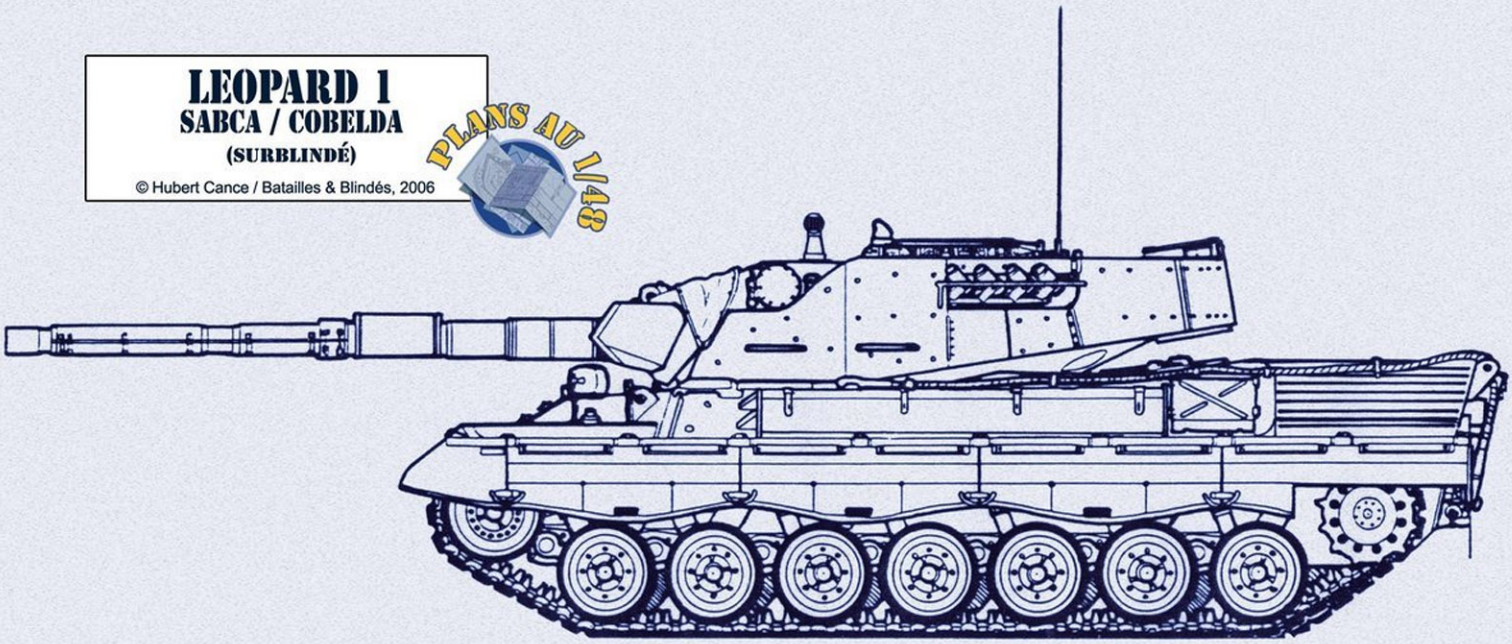


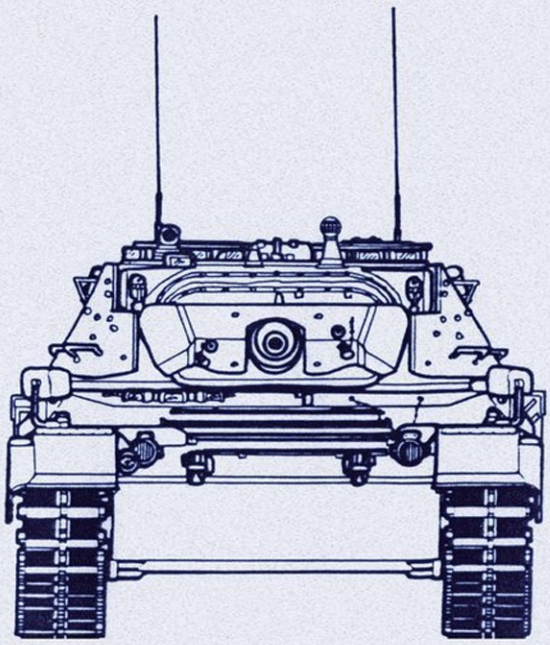


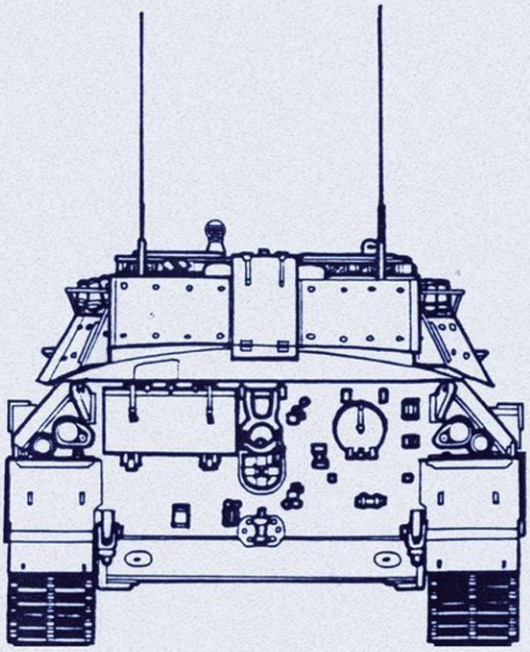
LEOPARD 1
SABCA / COBELDA
(SURBLINDÉ)

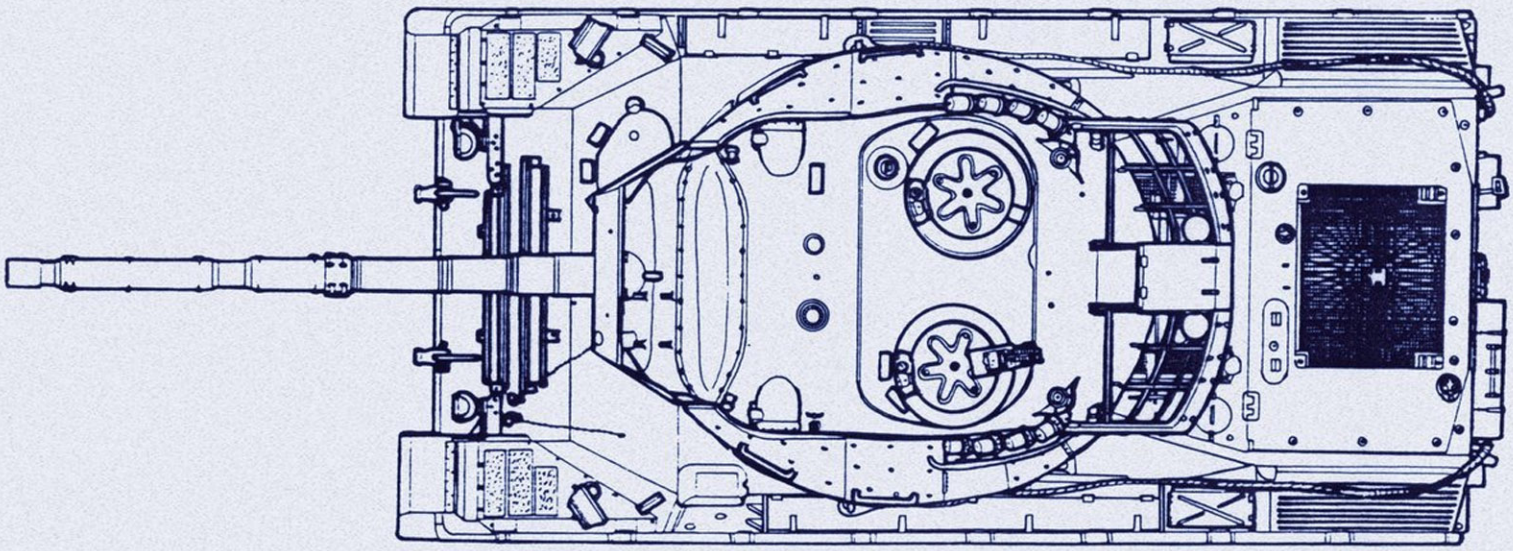
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

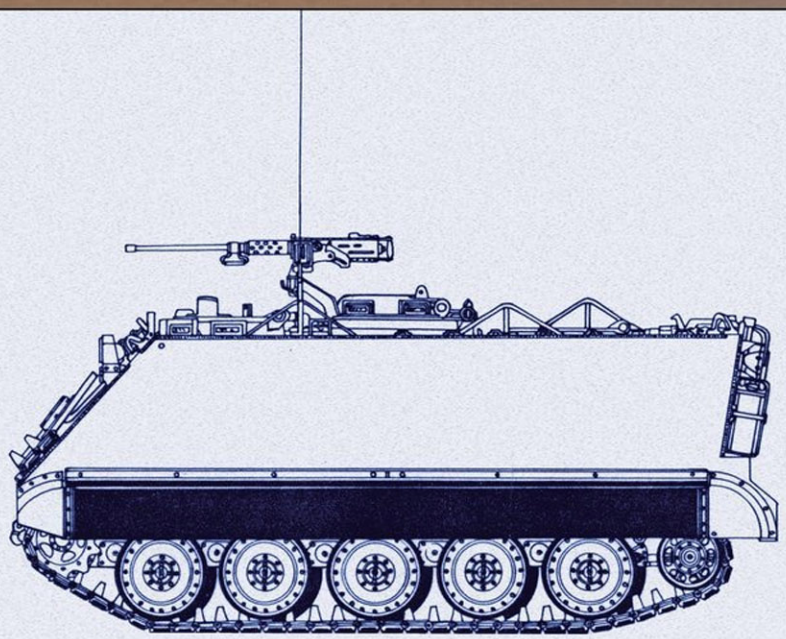
PLANS AU 1/48







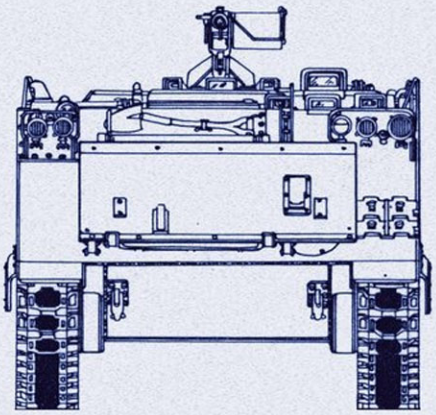


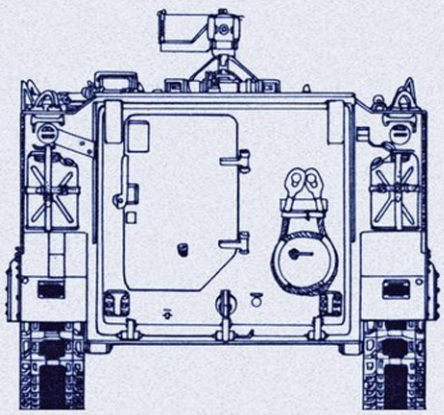


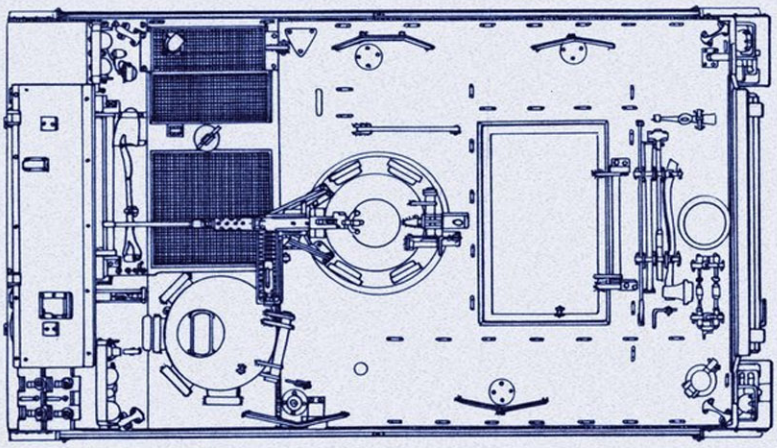
M113 A1

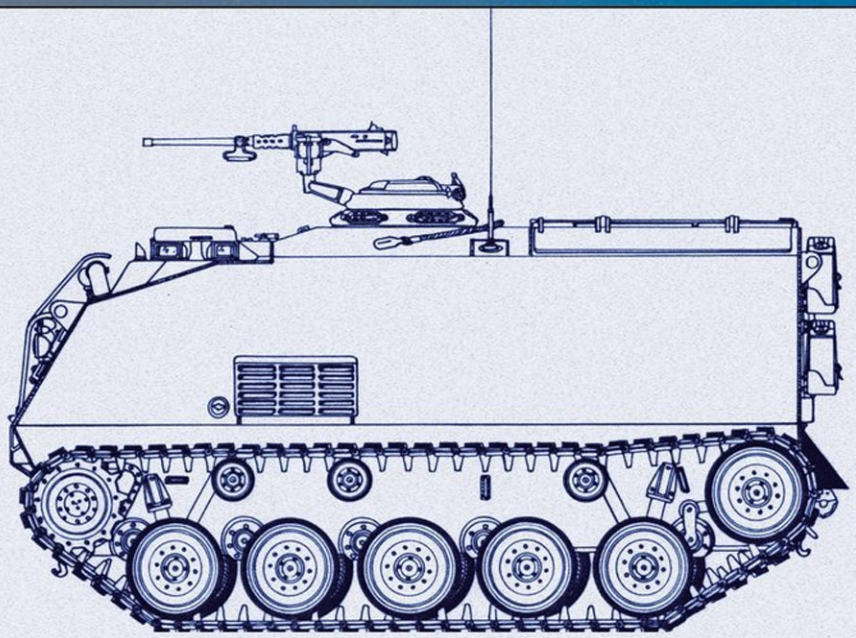
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/48





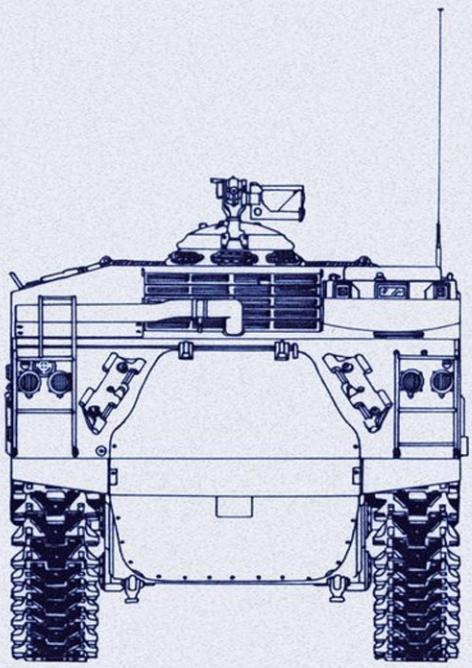


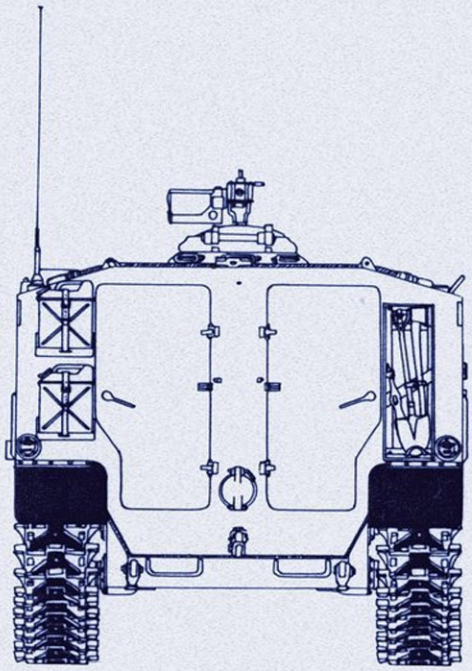


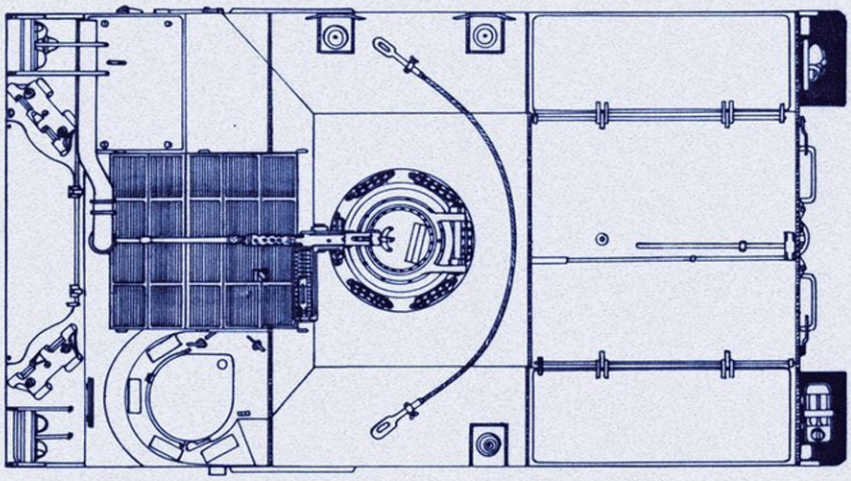
M75 FULL-TRACK

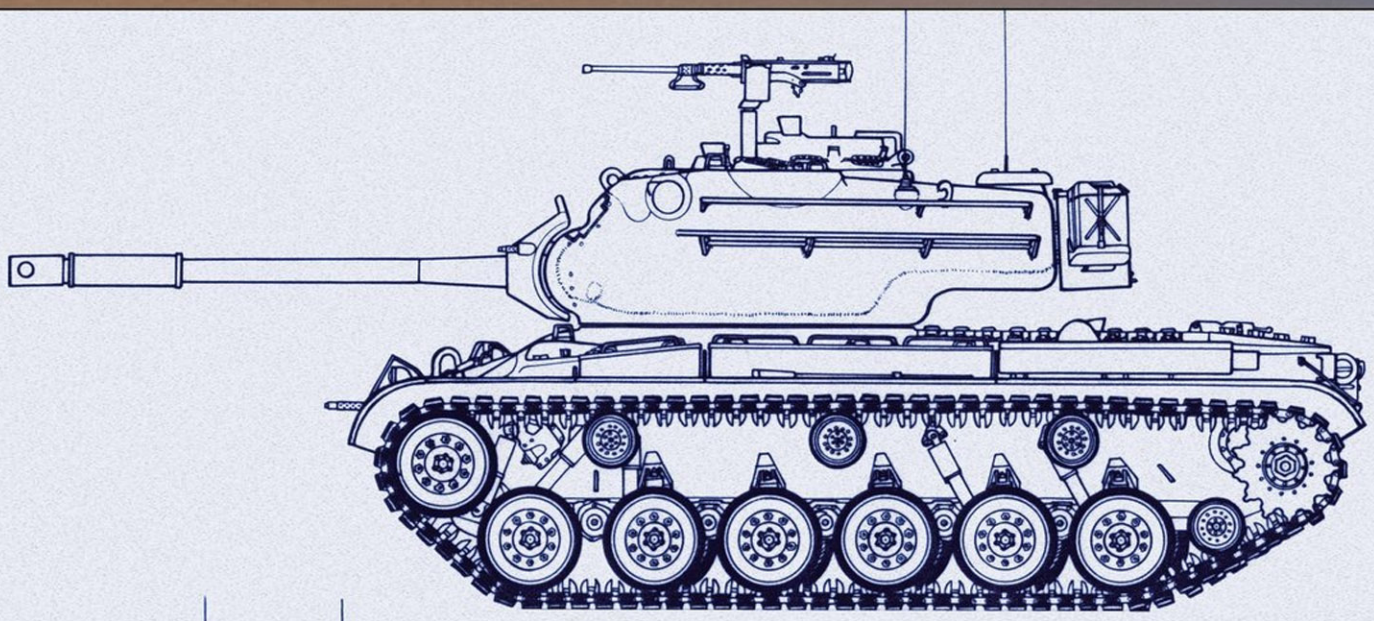
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/48





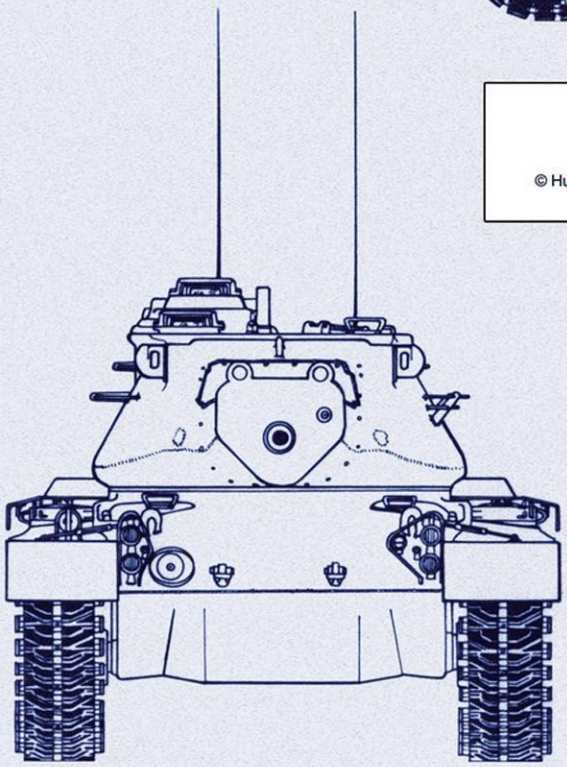


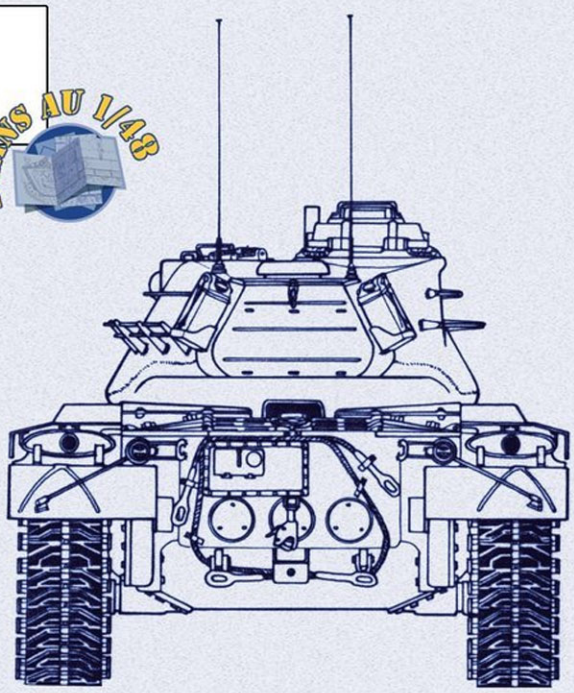


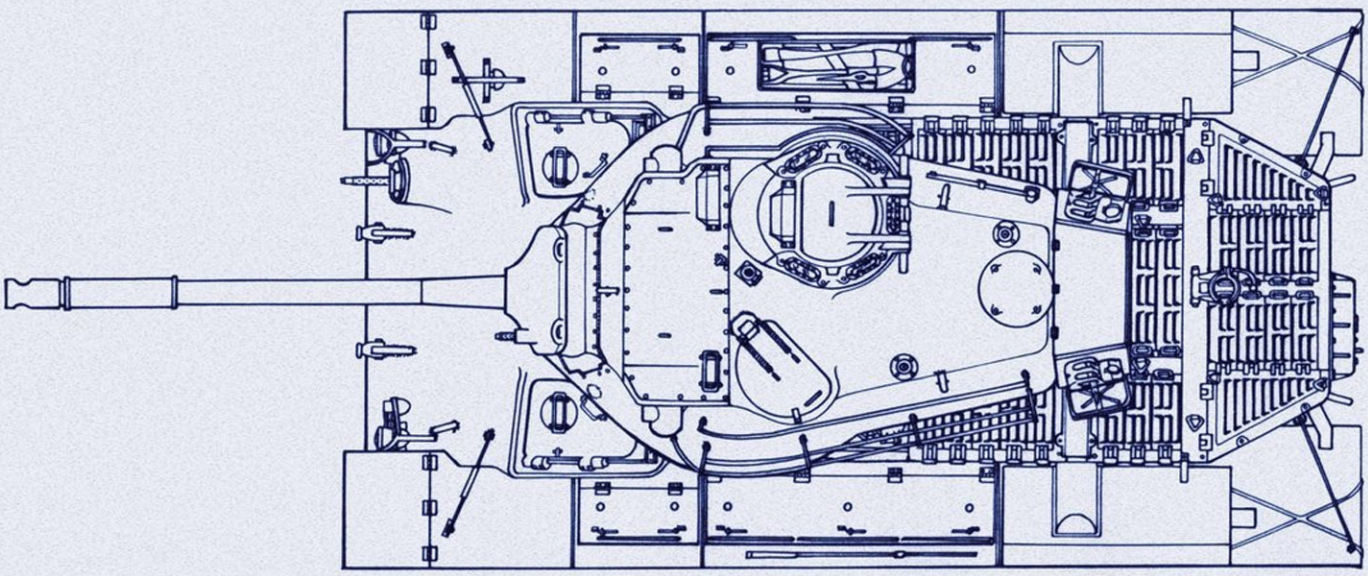
M47

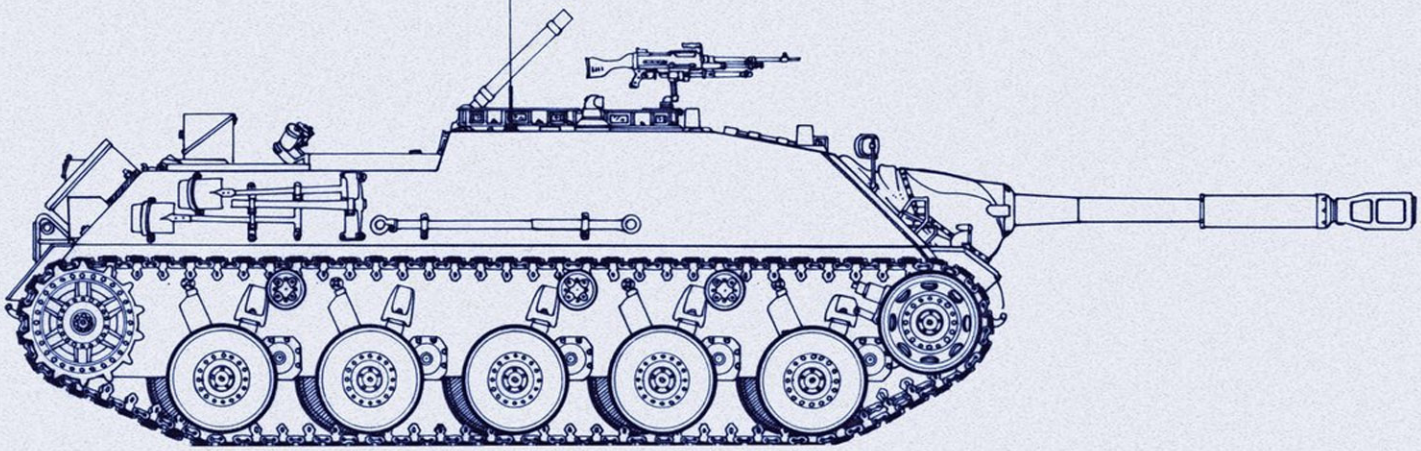
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/43





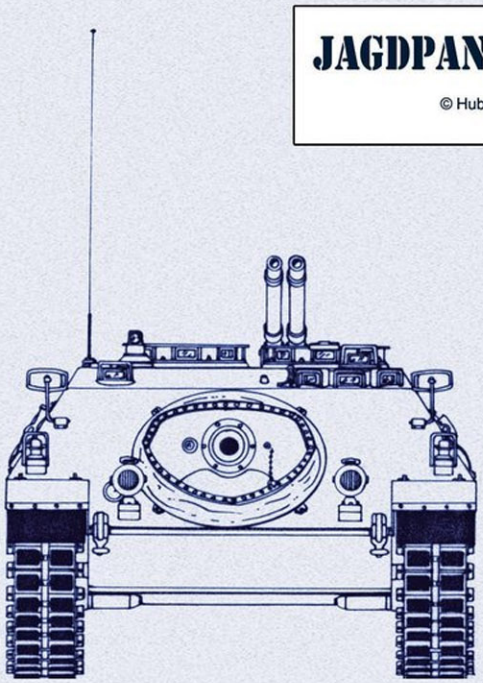


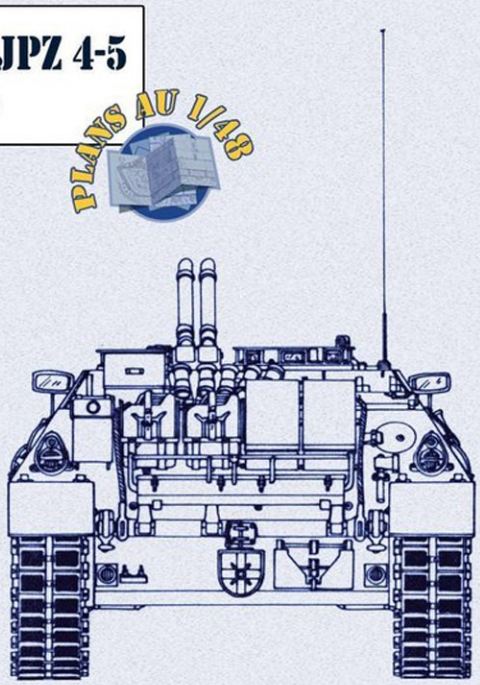


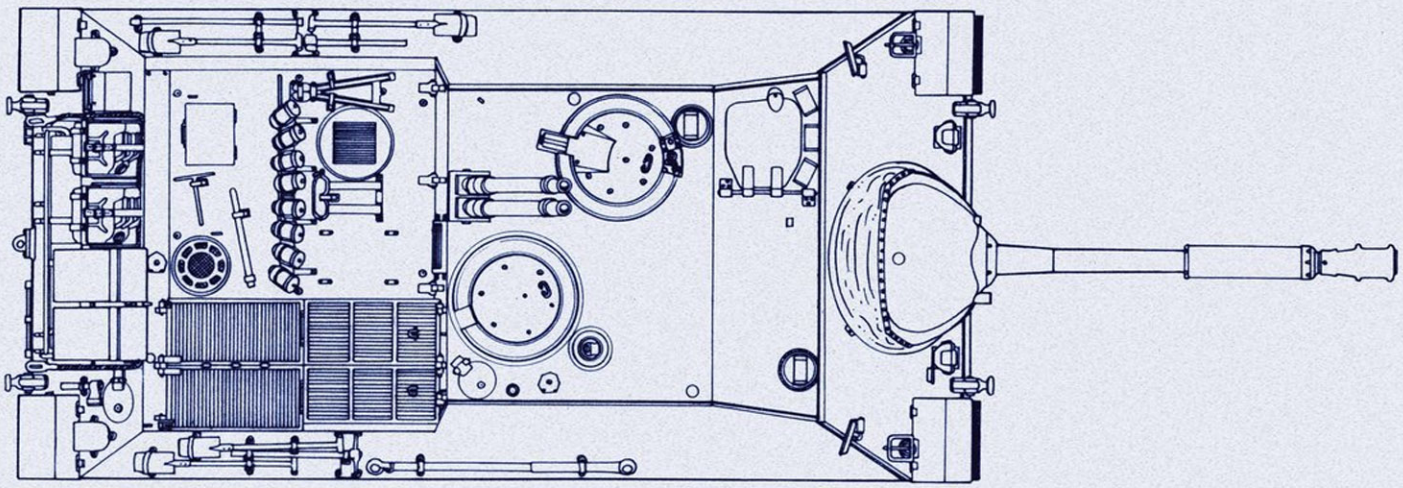
JAGDPANZER KANONE JPZ 4-5

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

PLANS AU 1/48







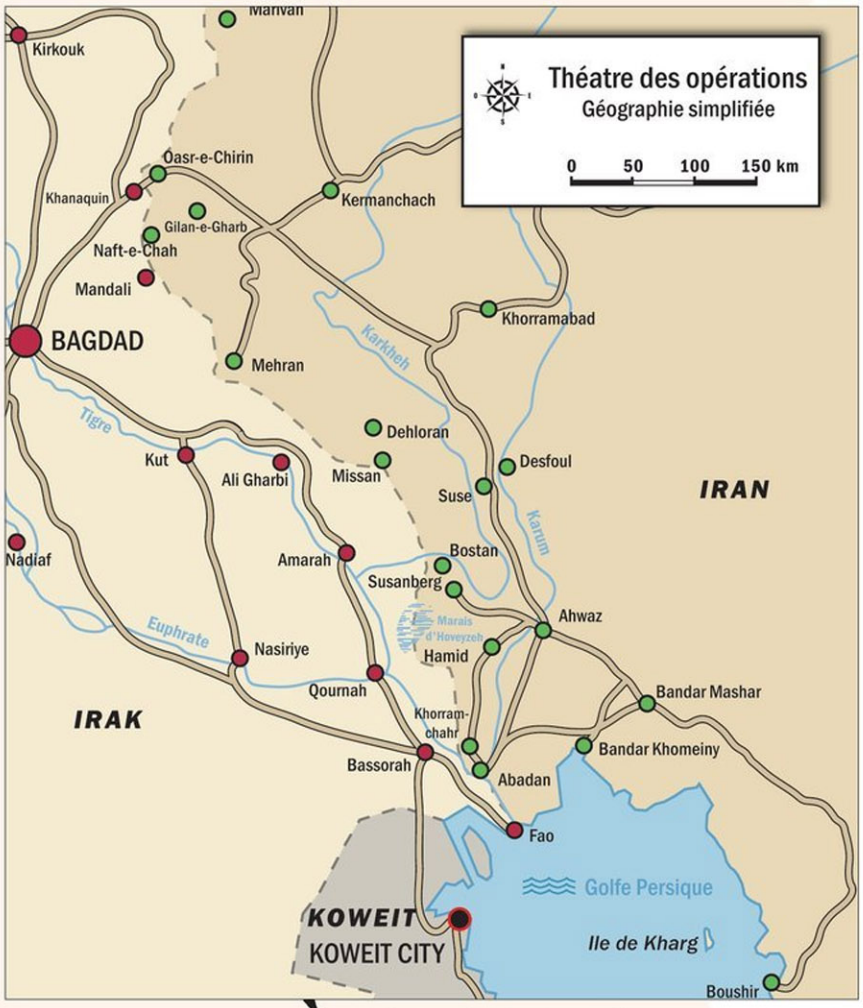
2ème Partie

Iran-Irak

Par Laurent Tirone

À l'été 1982, comme leurs homologues irakiens un an plus tôt, les dirigeants iraniens sont persuadés que l'entrée de leurs troupes en territoire ennemi suffira à faire s'effondrer le régime baasiste. Forte de ses récentes victoires et de ses certitudes, Téhéran repousse une résolution des Nations Unies, adoptée à l'unanimité le 13 juillet, demandant un cessez-le-feu.

Tir d'une roquette de 122mm par un 9K51 BM-21 Grad (d'origine soviétique) en dotation au sein de l'armée de Saddam Hussein. Ce système d'armes est monté sur un camion russe Ural 375-D 6x6.
DR



À peine le refus iranien est-il connu que l'*Artesh*, les *Pasdarans* et les *Bassidjis* lancent l'opération « Ramadan » afin de s'emparer de la cité portuaire de Bassorah. À cinq reprises, les Iraniens partent à l'assaut de la ville et, à cinq reprises, ils sont repoussés au prix de lourdes pertes des deux côtés. Les Irakiens parviennent à stopper l'offensive grâce à l'emploi massif des hélicoptères de combat, dont des Mil Mi-24 Hind livrés par Moscou, de l'aviation tactique mais aussi de gaz lacrymogènes contre lesquels les soldats iraniens n'ont guère de moyens de protection. Il s'agit d'ailleurs de la première utilisation avérée par Bagdad d'armes chimiques dans le conflit. Dans les semaines suivantes, l'Irak menacera son ennemi d'utiliser une arme secrète en cas d'incursion dans son sanctuaire nationale. Et, de fait, à compter de l'été 1982, les chimistes de Saddam Hussein commenceront à produire d'importants stocks d'ypérite ou gaz moutarde. Néanmoins, malgré ses succès défensifs, Bagdad sent le vent tourner en sa défaveur tant le « réservoir humain » iranien semble inépuisable. Pour contraindre Téhéran à mettre un terme aux hostilités, le *Raïs* décide de porter la guerre sur le terrain économique. Le 15 août, la marine et l'aviation irakiennes mettent en place le blocus du terminal pétrolier iranien de l'île de Kharg. En s'en prenant aux supertankers venant charger en Iran, l'Irak cherche à enflammer l'ensemble du Golfe et, par ce biais, à obliger les puissances arabes à s'engager à ses côtés ou, à défaut, à le soutenir financièrement. L'une des répercussions de la stratégie irakienne est l'intensification de la guerre aérienne. Malgré une indiscutable supériorité numérique, l'aviation de Saddam Hussein ne parvient pas à chasser la *Nirou Hayai Shahanshahiye Iran* des cieux. Nonobstant une vague d'épurations révolutionnaires ayant décimé le corps des pilotes de chasse et un manque croissant de pièces détachées, l'aviation perse est en mesure de conduire quelques missions d'interdiction au-dessus de ses sites stratégiques voire de conduire des raids sur des cibles irakiennes. Grâce à la cannibalisation d'appareils endommagés et aux recrutements de personnels techniques venant du Pakistan et des Philippines, les Iraniens réussissent le tour de force de maintenir 20% de leur flotte en état de vol. Un chiffre qui ne lui permet toutefois pas de soutenir efficacement ses troupes au sol.

L'ENLISEMENT

Après avoir réorganisé leur dispositif, les stratèges de Téhéran mettent au point un plan destiné à conquérir des positions favorables

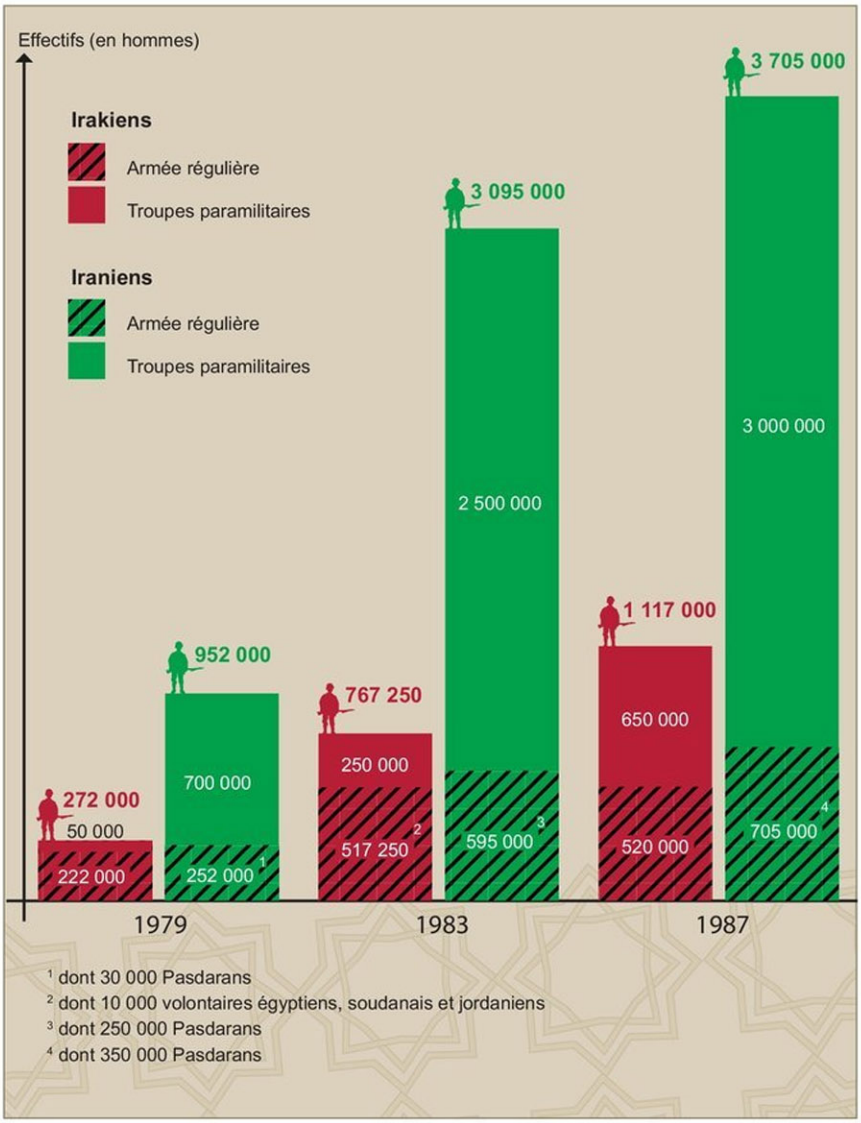
Éléments de la Garde républicaine irakienne à l'entraînement. Ces unités formeront le fer de lance de l'armée du *Raïs* dans les derniers mois de la guerre contre les Iraniens. Les Occidentaux retrouveront ces troupes sur leur route lors de la guerre du Golfe de 1991. DR

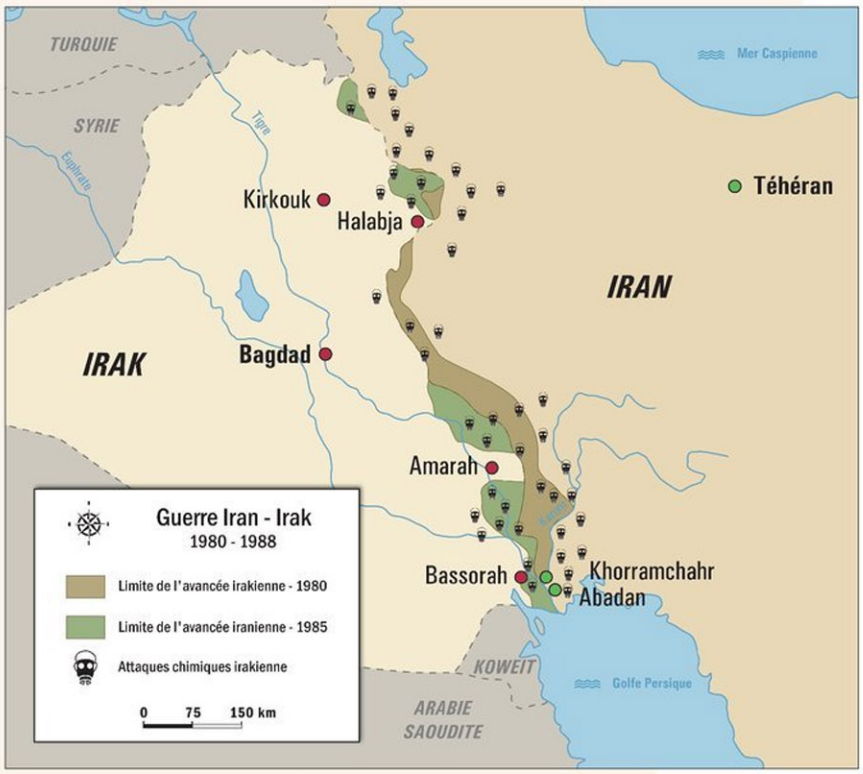
afin, dans un second temps, de porter le coup de grâce à l'ennemi ; du moins le pensent-ils... Le 1er octobre 1982, l'offensive « Moslem Ibn Aghil » est déclenchée dans la région de Mandali, à une centaine de kilomètres de Bagdad. À l'issue d'une longue préparation d'artillerie digne de la Grande Guerre, les troupes iraniennes montent à l'assaut des lignes ennemies. Pour cette affaire, les assaillants peuvent compter sur un millier de canons, pour la plupart d'entre eux américains. Ainsi, les automoteurs lourds M109A1 de 155mm côtoient des tubes M101 de 105mm et M107 de 175mm. Ce matériel souffre néanmoins de graves problèmes d'approvisionnement en munitions. L'isolement du pays sur la scène internationale ne lui permet pas de refaire ses stocks aussi aisément que son ennemi. L'Iran est toutefois soutenue par des pays comme la Syrie, la Libye ou encore la Corée du Nord. Ceux-ci ne peuvent évidemment pas fournir de munitions américaines à Téhéran mais ils lui vendent des pièces d'artillerie soviétiques dont des obusiers D-30 de 122 mm. Ces pays, majoritairement armés par l'Union Soviétique, fournissent aussi des pièces détachées pour les T-54/55, T-62 et même T-72 capturés sur l'ennemi. Après remise en état dans l'usine de Masdjed-e Soleyman, ces chars sont retournés contre leurs ex-propriétaires. L'Iran, qui fait feu de tous bois, peut aussi compter sur la Corée du Sud, la Grande-Bretagne et, beaucoup plus surprenant, Israël. Les livraisons juives permettent notamment à l'armée de l'air iranienne de maintenir en état de vol une partie de ses F-4 Phantom. C'en sera au point que Washington fera pression sur Tel-Aviv pour que l'état hébreu cesse d'alimenter en armes le régime de Khomeiny. Derrière l'attitude officielle de la Maison Blanche se cache pourtant une tout autre réalité. Ainsi, en novembre 1986, l'Amérique devra faire face à l'*Irangate*. Il s'agit du nom donné par des éditorialistes américains à un réseau d'officiers de l'*US Army* accusés d'avoir clandestinement fourni à l'Iran des armes et des informations sur l'armée irakienne via des agents israéliens du *Mossad* ! Une affaire qui aujourd'hui encore est loin d'avoir été pleinement élucidée.

En attendant, sur le terrain, malgré la violence de leurs attaques, les Iraniens butent et manquent de trébucher sur le réseau défensif ennemi. Les Irakiens, qui s'inspirent largement des doctrines soviétiques, élaborent des réseaux de points d'appui complexes et des « sacs à feu » destinés à briser les assauts adverses. Ces positions triangulaires s'organisent autour de tranchées et de boyaux protégés par de vastes champs de mines et couverts par des batteries d'artillerie dont les tirs ont été préalablement réglés. Plans de tir élaborés et repères disséminés sur les glacis défensifs facilitent la tache des artilleurs du *Raïs* qui ménagent artificiellement des couloirs de pénétration. L'idée est simple mais efficace puisqu'il s'agit de laisser les assaillants s'engouffrer dans ces sortes d'impasses avant de leur appliquer des feux meurtriers. Dans ce domaine, Bagdad dispose de plus de 1 500 pièces d'artillerie majoritairement soviétiques. Le Kremlin, qui reprend ses livraisons d'armes à l'Irak en juillet 1982, va vendre à Saddam Hussein des S-23 de 180mm capables d'expédier un obus de 84 kilos à plus de 30 kilomètres ! La cadence de tir du S-23 est certes faible – un coup toutes les deux minutes – mais la puissance destructrice des projectiles compense largement cette lacune. Ces obusiers lourds vont contribuer à disloquer les charges iraniennes. Avec l'automoteur GCT (Grande Cadence de tir) de 155mm français, les artilleurs irakiens peuvent aussi compter sur un autre matériel performant. Paris reste d'ailleurs l'un des grands pourvoyeurs d'armes de Bagdad. Regroupés en réserves d'artillerie

Tir de contrebatterie irakien lors des offensives iraniennes sur la ville de Bassorah.
DR

mobiles à l'arrière du front, les AMX30 Au F1 vont servir de « pompiers » en intervenant sur les points du front les plus menacés. « Molel Ibn Aghil » est donc un échec sanglant, un de plus. En dépit de l'appui des blindés, l'infanterie iranienne n'est pas parvenue à enfoncer les Irakiens. Non contents de briser les assauts ennemis, ces derniers mènent même plusieurs contre-attaques. Loin de s'en laisser compter, Téhéran lance une seconde offensive. Baptisée « Moharam », elle n'a pas plus



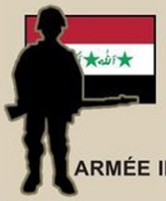


d'effets que la première. Enlisés dans des combats improductifs, les généraux de Téhéran décident de marquer une pause. De leur côté, les Irakiens pensent avoir convaincu l'Iran de l'inutilité de ses attaques. Malheureusement pour lui, le *Raïs* mesure mal la détermination de Khomeiny et de ses hommes de lige et l'accalmie n'est que de courte durée. Tandis que l'Irak reçoit pléthore de matériels russes pour rééquiper ses brigades blindées, l'armée perse s'apprête à lancer une série d'offensives baptisées « Aurore » Une fois encore, des milliers de miliciens de la *Basij Mostazafan* vont s'élancer au combat, parfois sans armes, pour ouvrir la route aux *Pasdarans*.

Le 6 février 1983, « Aurore 1 » frappe dans la région de Fakkeh, les Iraniens poussant dans la direction de la ville d'Al-Amarah. « Aurore 2 » est déclenchée le 10 avril, un peu plus au nord, dans le secteur de Musian. « Aurore 3 et 4 » sont respectivement lancées les 22 juillet et 19 octobre dans le Kurdistan, en direction de Haj-Omran et Penjwin. « Aurore 5 » intervient le 15 février 1984. Il s'agit de réduire le saillant de Mehran, dans la partie centrale du front. Enfin, le 21 février, « Aurore 6 » embrase les alentours de la cité de Bostan. En dépit de quelques succès locaux, l'armée iranienne ne parvient pas à emporter la décision. Les effectifs engagés sont pourtant conséquents puisque 750 000 hommes sont disponibles sur l'ensemble du front et que les réserves opératives s'élèvent à plus de 200 000 soldats. Les pertes sont comme toujours élevées pour des gains territoriaux insignifiants, au point que les échecs répétés de ces « charges suicides » minent la troupe. Le moral s'effondre, des mutineries éclatent et l'usage de drogues, dont de l'opium et de l'héroïne vendus par les voisins afghans, se développe au sein de la soldatesque. Pour ne rien arranger, les bombardements d'objectifs civils par les missiles sol-sol irakiens plongent la population dans un désarroi profond. Car, grâce aux Scud B achetés aux Soviétiques, Bagdad intensifie la « guerre des villes ». Ces missiles, malgré leur tête bourrée d'une tonne d'explosifs, manquent de précision au point de relativiser leur valeur militaire, mais leurs effets sur des habitations civiles sont dévastateurs. Précisons toutefois que, faute de jouir d'une portée suffisante, la capitale iranienne est toujours à l'abri ; mais pour combien de temps encore ? Pour les Irakiens, le Scud est avant tout une arme psychologique visant à faire plier les Iraniens par la terreur. L'emploi du gaz moutarde, en août 1983, s'inscrit dans cette même logique d'intimidation. On le voit, l'Iran de la révolution islamique vacille sur ses bases. Les Mollahs réagissent en développant et en radicalisant leur politique de répression aussi bien vis-à-vis des civils que des militaires. Et si leurs six offensives « Aurore » n'obtiennent pas les effets escomptés, notamment à cause de la puissance de feu de l'artillerie irakienne, elles obligent l'armée de Saddam Hussein à se mobiliser pour repousser les assauts des « Fous de Dieu », *dixit* les journalistes occidentaux de l'époque.

Après une année de combats acharnés, les belligérants sont épuisés. Cependant, bien que ses pertes en hommes et en matériels soient colossales, Téhéran, dont la supériorité numérique reste écrasante, lance une offensive baptisée « Kheibar » à la fin février 1984. Cette fois, il s'agit de marcher vers le Tigre pour prendre à

Jolie vue d'un BM-21 en pleine action. Le camion est Ural 375-D 6x6. DR



ARMÉE IRAKIENNE

210 000 hommes en août 1980

I^e^ corps d'armée (Marivan)
7^e^ Division d'Infanterie
11^e^ Division d'Infanterie

II^e^ corps d'armée (Mehran)
6^e^ Division blindée
9^e^ Division blindée
10^e^ Division blindée
2^e^ Division d'Infanterie
4^e^ Division d'Infanterie
6^e^ Division d'Infanterie
8^e^ Division d'Infanterie

III^e^ corps d'armée (Abadan)
3^e^ Division blindée
10^e^ Division blindé
12^e^ Division blindée (Réserve générale)
1^e^ Division mécanisée
5^e^ Division mécanisée
31^e^ et 33^e^ Brigades de Forces spéciales
113^e^ Brigade d'Infanterie
Trois brigades blindées indépendantes

ARMEE REGULIERE IRANIENNE

280 000 hommes en septembre 1980*

Formations disponibles contre l'Irak :

16^e^ Division blindée (M60A1 et M113)
21^e^ Division d'Infanterie Mécanisée (division composite à 4 brigades comprenant des éléments de l'ex-1e division de la Garde iranienne)
28^e^ Division d'Infanterie Mécanisée (M60A1 et M113)
64^e^ Division d'Infanterie
77^e^ Division d'Infanterie Mécanisée (M47 et BTR-50)
81^e^ Division blindée « Kermandash » (Chieftain et M113)
92^e^ Division blindée « Khuzestan » (Chieftain et M113)

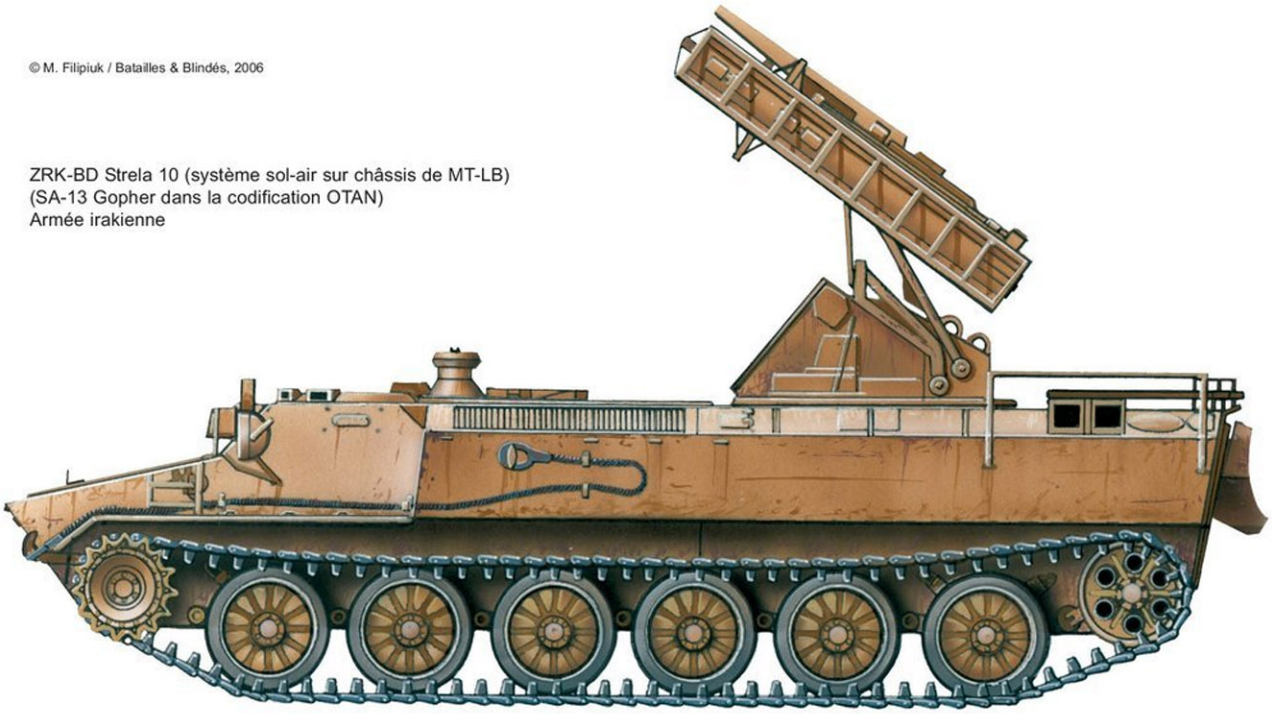
Unités autonomes :
37^e^ Brigade blindée
88^e^ Brigade blindée
30^e^ Brigade d'Infanterie
84^e^ Brigade d'Infanterie
23^e^ Brigade des Forces spéciales
55^e^ Brigade aéroportée
5 groupements d'artillerie

*À cette date, les forces armées iraniennes sont en proie à une situation particulièrement chaotique. Jusqu'à 60% des effectifs ont déserté en 1979. En 1980, la reprise en main de l'armée par les Mollahs est encore incomplète et ce sont souvent des unités en sous-effectifs qui sont envoyées face aux forces irakiennes. L'armée est toutefois appuyée par 30 000 Pasdarans. Ces derniers seront 350 000 en 1986.

revers Bassorah. Les Irakiens ne peuvent contenir le flot des troupes qui les assaillent. Profitant des particularités marécageuses du terrain, les unités iraniennes bousculent un ennemi qui ne peut faire intervenir ses chars dans des zones où ils s'embourberaient à coup sûr. Téhéran parvient ainsi à établir une tête de pont sur les îles Majnoun, un archipel qui, à lui seul, recèle le sixième des réserves pétrolières irakiennes ! Devant l'impossibilité de lancer une contre-attaque dans un secteur aussi difficile, l'état-major bagdadi décide d'employer les gaz de combat. Malgré l'ypérite, ou gaz moutarde, et le tabun, un agent neurotoxique, qui feront plus de 2 000 victimes parmi les assaillants, les Irakiens doivent abandonner le terrain, non sans avoir auparavant fait procéder à l'inondation des terres les plus basses. Les Nations Unies condamnent fermement l'utilisation des armes chimiques sans

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

ZRK-BD Strela 10 (système sol-air sur châssis de MT-LB)
(SA-13 Gopher dans la codification OTAN)
Armée irakienne

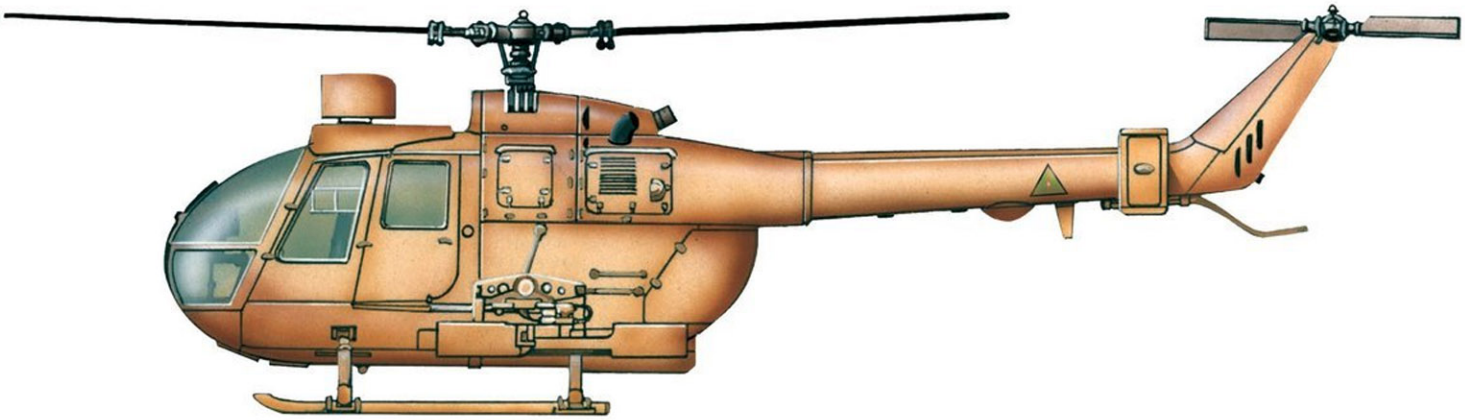


Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !

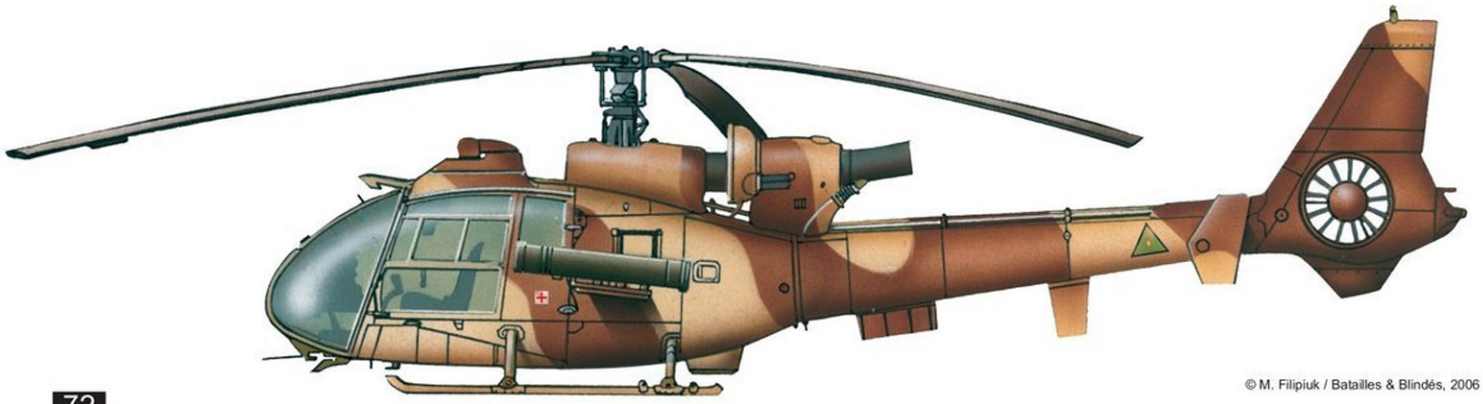
Bell AH-1J “Cobra”
Armée iranienne

Messerschmitt-Bolkow-Blohm BO105 (hélico de reconnaissance)
Armée irakienne

Messerschmitt-Bolkow-Blohm BO105 (hélico de reconnaissance)
Armée irakienne



Aérospatiale “Gazelle” SA-342K (version export) HOT
Armée irakienne



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

Matériels de l'armée irakienne (1986)

Chars et véhicules blindés

2 790 T-54, T-55, T- 62 et T-72
1 500 T-59 et T-69 II (chinois)
150 Chieftain Mk. 3 et 5, M-60 et M- 47 (capturés sur l'ennemi)
60 M-77
100 PT-76
1 000 BMP-1
4 000 BRDM-2, FUG- 70, ERC-90, EE-9 Cascavel, EE-3 Jararaca, BTR-50, BTR-60, BTR-152, OT-62, OT-64, VC-TH (HOT), M-113A1, Panhard M-3, EE-11 Urutu, etc.

Artillerie

3 000 canons et obusiers.
200 lance-roquettes multiples BM-13(132mm), BM-16 (132mm), ASTROS II 60 (127mm) et BM-21 (122mm)
4 000 pièces antiaériennes tractées et automotrices ZSU-23-4, ZSU-57-2, M-1939, etc.
300 lanceurs de missiles antiaériens SA-2, SA-3, SA-6, SA-7, SA-9 et Roland.
50 lanceurs de missiles à longue portée FROG-7 et Scud B.

Hélicoptères de combat

40 Mil Mi24 Hind (AT-2 Swatter)
50 SA-342 Gazelle (HOT et canons)
10 SA-321 Super Frelon (Exocet AM-38 ASM)
30 SA-316B Alouette III (AS-12 ASM)
56 BO-105 (AS-11)
26 Hughes-530F
30 Hughes-500D
30 Hughes-300C

Matériels de l'armée iranienne (1986)

Chars et véhicules blindés

1 000 Chieftain Mk. 3 et 5, M-47, M-48, M-60A1 (et T-54, T-55, T-59, T-62, T-72 capturés sur l'ennemi)
50 chars légers de reconnaissance CVRT Scorpion
130 EE-9 Cascavel
180 BMP-1
500 BTR-50/60
250 M-113
300 EE-11 Urutu

Artillerie

600 canons et obusiers de 105mm, 130mm, 155mm, 175mm et 203mm
3 000 mortiers de 81mm et 120mm
1 500 pièces antiaériennes tractées et automotrices et lanceurs de missiles antiaériens

Hélicoptères de combat

140 AH-1J Cobra
270 Bell 214A
35 AB-205A

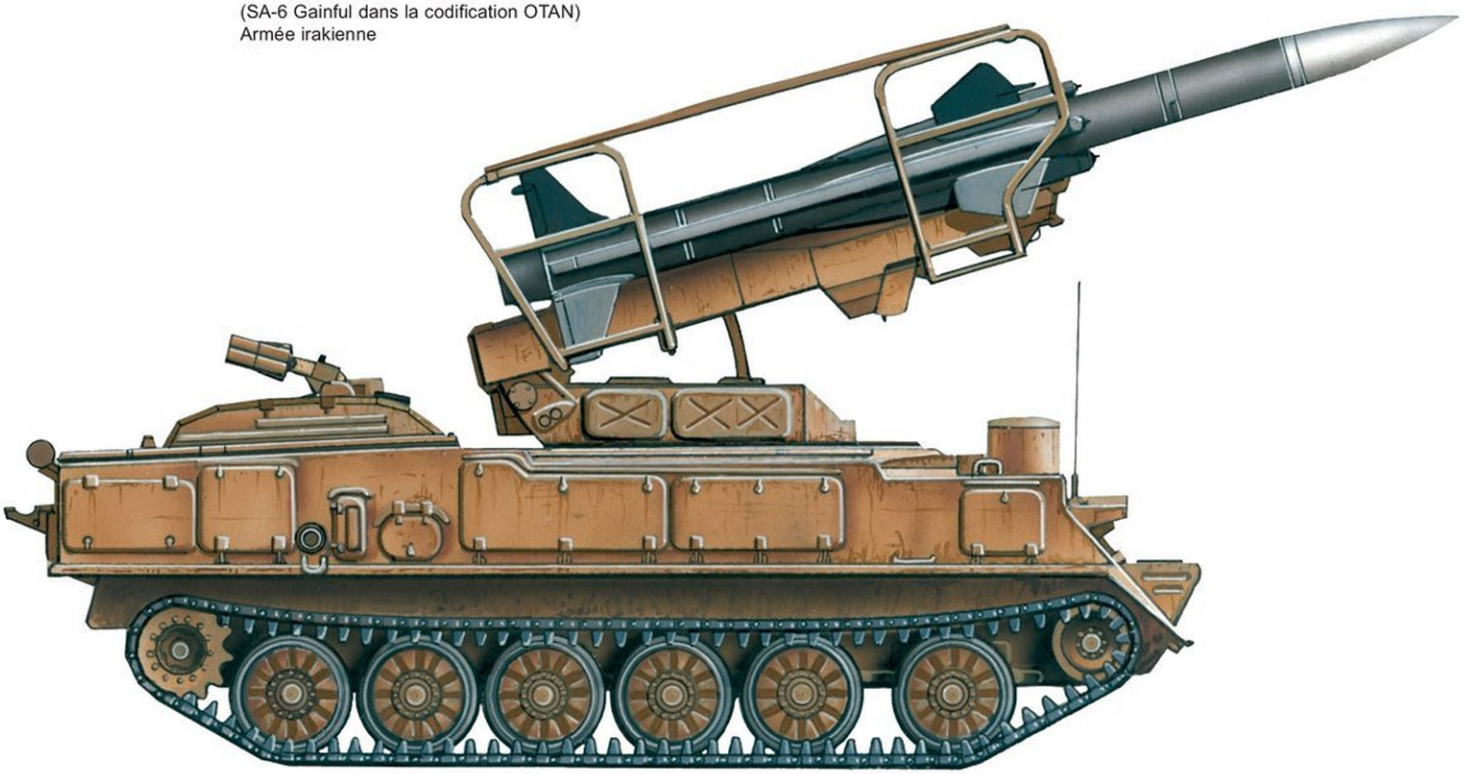
toutefois prendre la moindre mesure de rétorsion à l'encontre de l'Irak.

Le secteur de Bassorah intéresse particulièrement l'état-major perse car la prise de ce port porterait un coup rude aux Irakiens, d'autant que sa chute ou son encerclement ouvriraient aux troupes iraniennes la route stratégique allant de Bassorah jusqu'à Bagdad. Conscients de cette menace, les Irakiens transforment la ville en une véritable forteresse. Téhéran sait parfaitement qu'un assaut frontal serait périlleux, même pour ses troupes fanatisées. Mais les Iraniens ont quelques atouts qu'ils espèrent décisifs. L'attaque est ainsi planifiée dans les marais d'Hoveyzeh, une gigantesque zone marécageuse dans laquelle l'infanterie irakienne s'est jusqu'alors montrée très mal à l'aise. Ce bourbier est évidemment un terrain quasi-impraticable pour les unités mécanisées de Saddam Hussein. Avantage supplémentaire pour Téhéran et non des moindres, les effets destructeurs de l'artillerie irakienne y sont considérablement amoindris car plus de 40% de l'énergie des explosions est absorbée par les marais. L'assaut est lancé sur la rive gauche du Tigre, au nord de Bassorah, en mars 1985. Pour se mouvoir, les Iraniens utilisent des milliers de petites embarcations spécialement assemblées pour l'occasion. Les combats sont acharnés dans ce que l'on appellera ultérieurement la « bataille des marais » et les pertes sont lourdes. Une estimation fait état de 10 000 morts chez les Irakiens et d'un minimum de 20 000 chez les Iraniens. Des chiffres à multiplier par cinq si l'on comptabilise les blessés, les prisonniers et les disparus. Le 3° Corps irakien est soumis à des attaques incessantes, mais, malgré

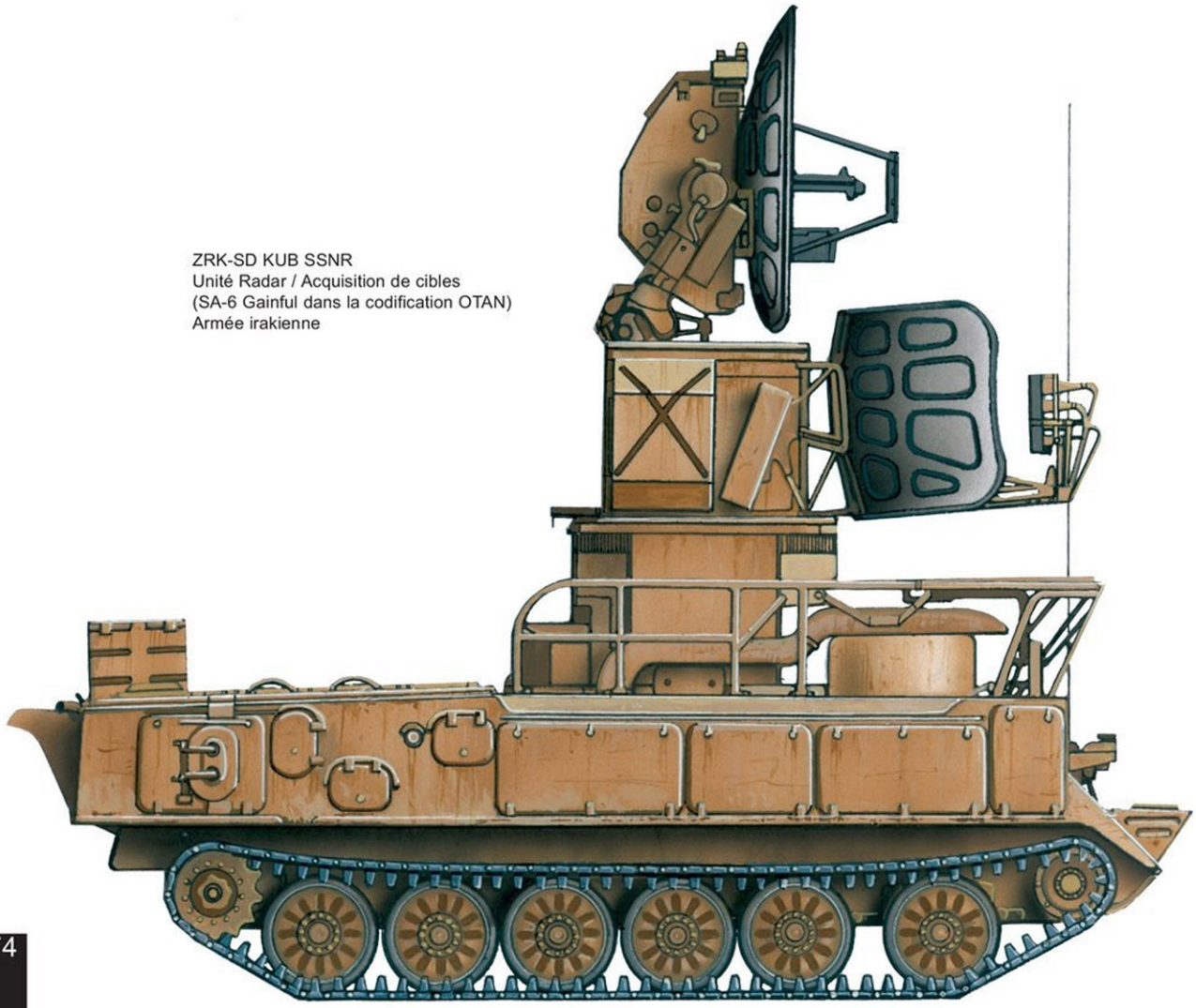
T-54/55 irakien en feu dans le secteur central du front.
DR

Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !

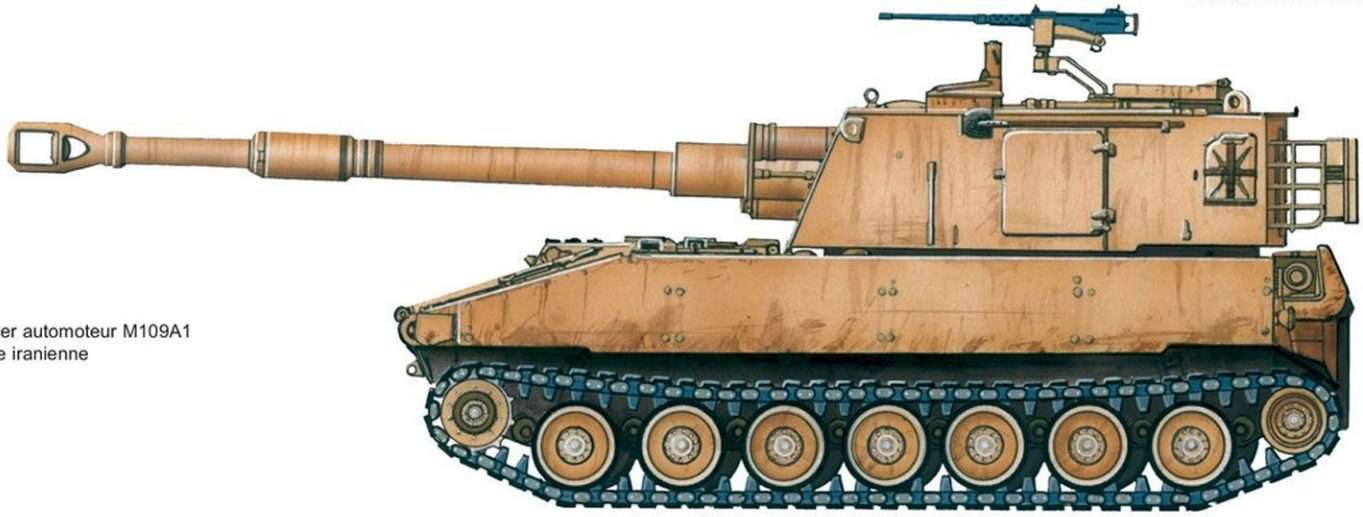
ZRK-SD KUB SPU (système sol-air sur châssis de PT-76)
Unité de tir
(SA-6 Gainful dans la codification OTAN)
Armée irakienne



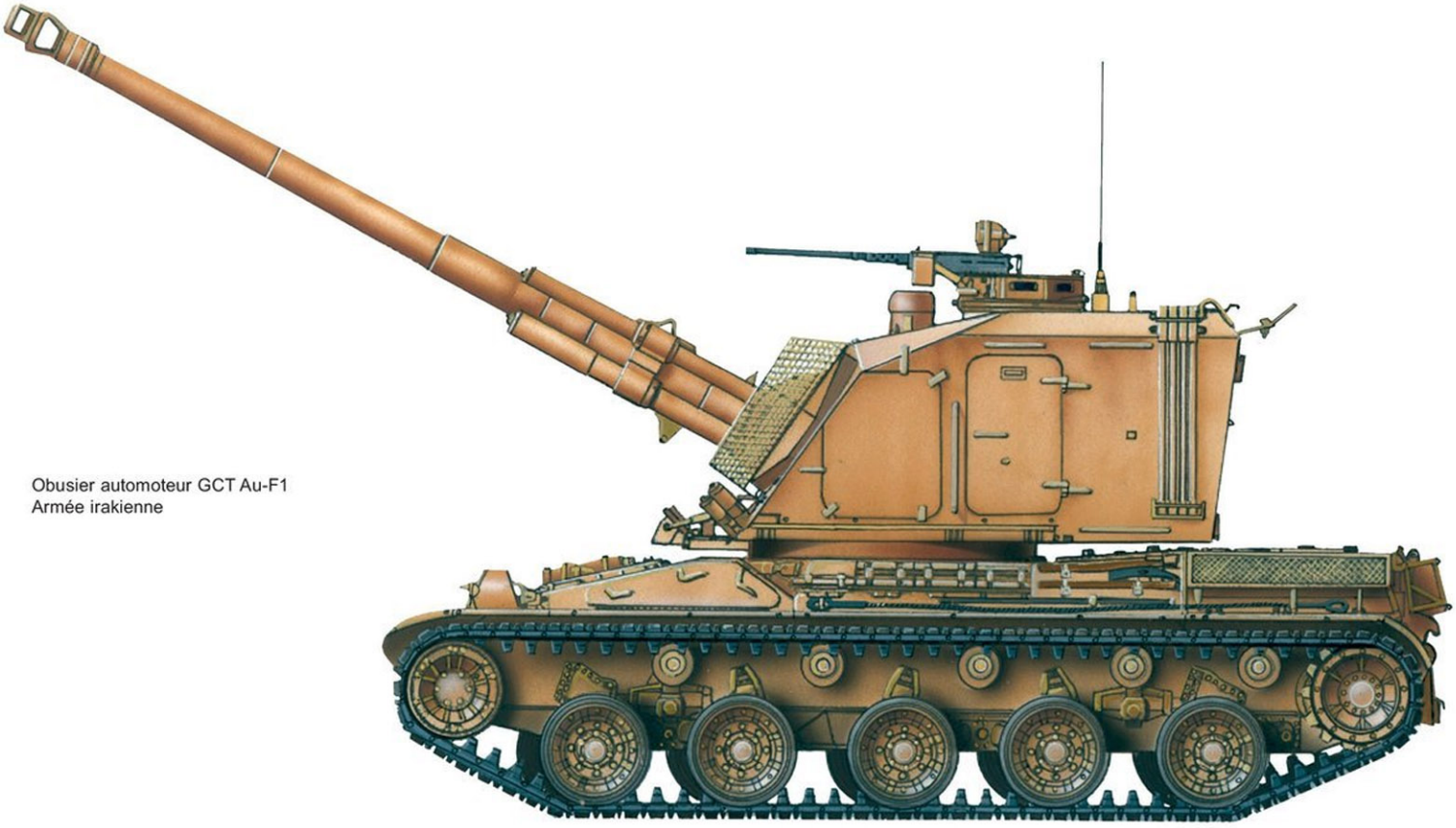
ZRK-SD KUB SSNR
Unité Radar / Acquisition de cibles
(SA-6 Gainful dans la codification OTAN)
Armée irakienne



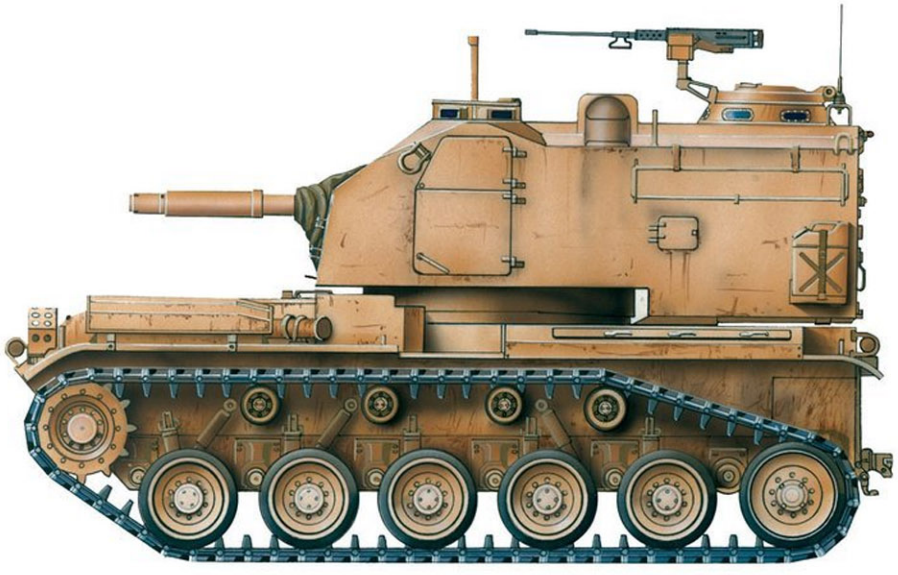
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006



Obusier automoteur M109A1
Armée iranienne



Obusier automoteur GCT Au-F1
Armée irakienne



Obusier automoteur M52
Armée iranienne

Ces deux T-55 irakiens sont confrontés aux pires difficultés pour se sortir de cette zone marécageuse. Que peuvent bien signifier les inscriptions peintes en blanc sur le glacis et la tourelle du char au premier plan ? DR

la pression, les défenseurs de Bassorah ne cèdent pas. Leur artillerie emploie massivement des lance-roquettes multiples russes BM-21 de 122mm qui déciment littéralement l'infanterie adverse. Les quarante tubes de cette arme redoutable, digne héritière des « orgues de Staline », saturent de leur feu de vastes zones. Les Mirage F1 de l'aviation irakienne interviennent aussi de manière déterminante en utilisant des bombes réglées pour exploser à huit mètres du sol. Ces appareils font un carnage parmi les *Pasdarans* et les *Bassidjis*.

Ces T-59 II irakien d'origine chinoise engagé sur le front iranien jouit d'un camouflage deux tons relativement rare dans cette partie du monde. Il n'est pas improbable qu'il fasse partie des stocks vendus en urgence au *Raïs* et qu'il soit arrivé en Irak en vert uni, les tankistes irakiens s'étant alors contentés d'ajouter des bandes de couleur sable sur la machine ? DR

SUCCÈS IRANIENS

Rejetant systématiquement toutes les offres de médiation, l'Iran continue sa politique d'attaque à outrance en lançant, en février 1986, un assaut amphibie sur la péninsule d'Al-Fao, dans le sud-est de l'Irak. Profitant du terrain, les troupes iraniennes parviennent à submerger les lignes irakiennes. Attaques et contre-attaques se succèdent. Pour limiter au maximum les effets destructeurs de l'artillerie irakienne, les Iraniens déploient leurs réserves à plusieurs dizaines de kilomètres en arrière du front. Les MIG-23 BN et Su-22 irakiens se déchaînent et bombardent la gare de triage de Khorramchahr qui sert de plaque tournante à l'armée perse. Tout ceci n'empêche pas Téhéran d'annoncer, le 11 février, la conquête de l'îlot d'Oum Rassas et du port pétrolier de Fao. Le 14, Bagdad confirme l'information. Le succès de cette offensive, baptisée « Aurore 8 », est une catastrophe pour l'Irak qui perd son unique débouché sur le Golfe persique. Le 25 février, Téhéran, aidée des *Peshmergas*, lance « Aurore 9 » dans le Kurdistan irakien, au nord-est de Soulemanieyh. La ville de Chwarta est évacuée par les forces de Saddam Hussein. Téhéran pense à ce moment-là que la victoire est à portée de main. Force est de reconnaître qu'à cette date, une attaque dans le secteur de Susanberg aurait vraisemblablement fait céder les irakiens étirés le long de leurs frontières et privés de réserves. Mais cette offensive décisive va rester à l'état de projet car les effets de l'isolement diplomatique de l'Iran touchent de plein fouet l'armée qui, faute de jouir d'une logistique satisfaisante, est dans l'impossibilité d'exploiter ses victoires précédentes. En bref, de part et d'autre, les combattants semblent être « groggy ».

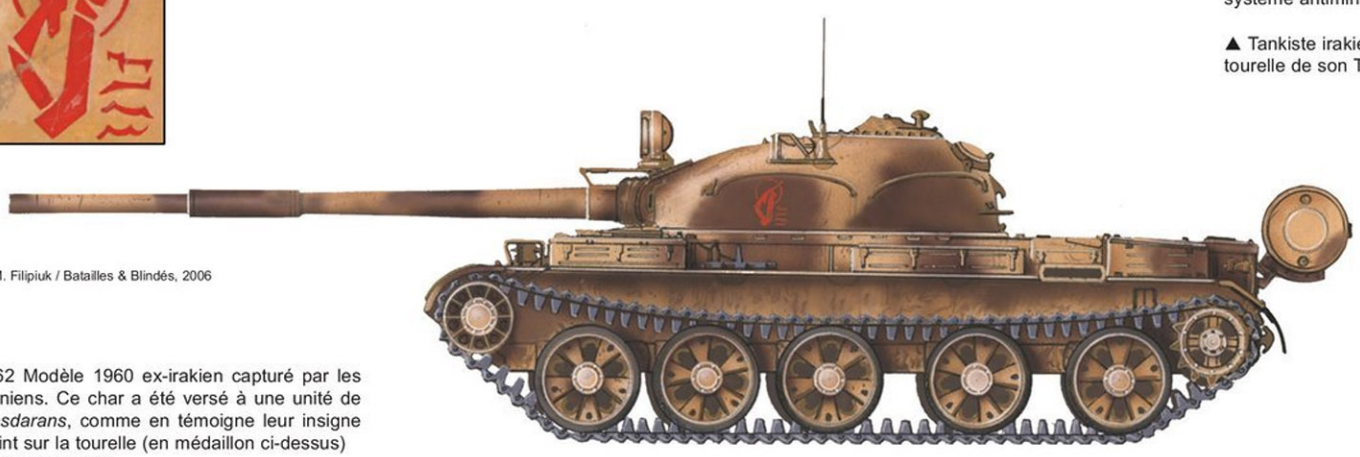
Profitant de sa maîtrise des cieux, l'aviation irakienne lance une nouvelle campagne de bombardements contre des objectifs civils. La riposte iranienne ne tarde pas et Bagdad est la cible de plusieurs raids de F-4 et de tirs de missiles sol-sol tandis qu'un déluge de feu et d'acier s'abat sur Bassorah. Le 29 mars, l'aviation de Saddam Hussein reprend ses attaques sur les pétroliers naviguant dans le Golfe. L'objectif est double : asphyxier l'économie iranienne qui dépend des ventes de son pétrole et pousser la communauté internationale à intervenir pour forcer l'Iran à négocier la paix. De son côté, l'armée de terre décide en mai 1986 de lancer une attaque dans le secteur central. Cette action audacieuse menée par quatre divisions permet la reconquête de Mehran. Saddam Hussein propose alors de l'échanger contre Fao. Téhéran refuse ce « troc » car le régime Khomeyniste prépare déjà de nouvelles offensives.

Le 2 août, espérant que sa campagne aérienne ait porté ses fruits, le président irakien adresse une lettre ouverte aux dirigeants du Conseil de la Révolution iranienne pour leur proposer une paix honorable. Le 7, l'*Ayatollah* Khomeiny rejette catégoriquement cette proposition. Fort de son récent succès à Fao et dans le nord, le régime perse poursuit ses assauts destinés à faire craquer les 1 200 kilomètres de front. Les offensives « Karbala », numérotées de 1 à 10, réunissent une masse de manœuvre de plus de 500 000 hommes. La visée première de Téhéran est la prise de Bassorah qui est un objectif à la fois stratégique, car il commande la route vers Bagdad, et politique, car sa chute porterait un coup fatal au moral des Irakiens. Ces attaques poussent à son apogée la tactique des vagues humaines utilisée dès le début de la guerre. Pour l'Iran, dont l'économie est exsangue, la série des « Karbala » représente les offensives de la dernière chance. De fait, la machine de guerre iranienne est à bout de souffle. L'urgence est d'autant plus marquée que l'armée de Saddam Hussein est en train de vivre une mutation importante. Du fait d'un effort de mobilisation sans précédent, le nombre des divisions a été multiplié par cinq depuis septembre 1986. Grâce aux pétrodollars des monarchies du Golfe, les achats de matériels auprès des Européens et des Soviétiques sont désormais massifs. Parallèlement, le *Raïs* parie aussi sur la transformation de sa garde prétorienne en unités de choc aptes à constituer le fer de lance de ses futures opérations. Secrètement entraînées depuis le printemps 1987, les unités de la Garde Républicaine voient leurs effectifs croître de manière sensible, notamment par le biais de recrutements parmi les étudiants. Motivées et entraînées, ces divisions sont équipées avec le char le plus moderne alors en dotation chez les Irakiens, le T-72.

Toutefois, à ce moment de la guerre, ce sont encore les Iraniens qui ont l'initiative. Mehran est la cible de « Karbala 1 ». Les Irakiens, dont les troupes sont trop en pointe, abandonnent la ville qui tombe le 9 juillet. Succès facile et de bon augure pour la suite des opérations iraniennes. Pourtant, « Karbala 2 et 3 », respectivement lancées en septembre 1986 au Kurdistan et dans la région de Fao, échouent. Malgré leurs pertes, les soldats de Khomeiny ne se découragent pas. Lors de « Karbala 4 », en décembre, 60 000 *Pasdarans* traversent en force le Chatt al-Arab. Après 48 heures de combats, les forces irakiennes rejettent sur leurs bases de départ les assaillants. De toutes les offensives, « Karbala 5 » est certainement la plus puissante. Initiée le 8 janvier 1987 en

▲▲ T-72 russe identique à ceux utilisés par l'Armée de Saddam Hussein. Celui-ci est équipé d'un système antimines.

▲ Tankiste irakien à la tourelle de son T-62.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006

T-62 Modèle 1960 ex-irakien capturé par les Iraniens. Ce char a été versé à une unité de *Pasdarans*, comme en témoigne leur insigne peint sur la tourelle (en médaillon ci-dessus) Armée iranienne.

La guerre des pétroliers

L'Iran et l'Irak ont en commun de tirer l'essentiel de leurs revenus de leurs ressources pétrolières. Sans ces millions de barils, leurs machines de guerre tourneraient à vide. Dès le début de la guerre, les raffineries, considérées comme des objectifs stratégiques par les belligérants, sont soumises à des attaques aériennes incessantes. Tout au long de la guerre, le terminal iranien de l'île de Kharg va ainsi faire l'objet de pas moins de 9 000 raids ! Les offensives terrestres iraniennes combinées à la réduction des capacités exportatrices irakiennes vont progressivement asphyxier l'économie de Bagdad. La fermeture du pipe-line syrien et la prise du port de Fao sont aussi des coups durs pour l'économie du *Raïs* qui devient tributaire des crédits que veulent bien lui accorder les monarchies du Golfe. Saddam Hussein va alors faire monter d'un cran la guerre économique en s'en prenant aux trafics des pétroliers venus se ravitailler dans les ports iraniens. Les missiles air-mer A39 « Exocet » tirés par des Super-Étendard et des Mirage F1 totalisent des dizaines de coups au but et détruisent des millions de tonnes de navires en tous genres. La marine de guerre irakienne lance aussi une grande campagne de minage des eaux ennemies. Le but de ces attaques est double : asphyxier l'effort de guerre iranien et entraîner d'autres pays dans le conflit. La réaction de Téhéran ne tarde pas et l'aviation iranienne lance elle aussi des attaques sur les navires neutres pour dissuader les pays du Golfe d'apporter leur soutien à l'Irak. L'Iran espère aussi que les monarchies arabes feront pression sur le *Raïs* pour que celui-ci lève le blocus du terminal de Kharg. Plusieurs pétroliers vont ainsi être gravement endommagés par des tirs de missiles AGM-65A « Maverick ». Mais l'aviation iranienne va connaître un échec cinglant lorsque des F-15 saoudiens vont abattre deux de ses appareils. La marine iranienne va alors mener une sorte de guérilla maritime en mouillant des mines ou en lançant des attaques suicides contre les pétroliers. Cette flambée de violence obligera les marines de guerre européennes et américaines à intervenir pour assurer la protection des navires transitant par le détroit d'Ormuz. Mais l'escalade ne s'arrête pas là. Le 17 mai 1987, un Exocet irakien frappe de plein fouet la frégate américaine USS Stark, faisant 37 morts et de nombreux blessés. Le gouvernement irakien exprime immédiatement ses regrets. Ironiquement, les États-unis décident alors d'intervenir militairement dans le Golfe persique contre la menace iranienne ! Les mouilleurs de mines, vedettes lance-missiles ainsi que des plates-formes pétrolières « militarisées » iraniennes sont prises pour cibles par l'*US Navy*. Cette américanisation du conflit est un coup dur pour l'Iran qui ne peut désormais plus exercer la moindre menace sur le trafic maritime.

direction de Chalamcheh, près de Bassorah, « la mère de toutes les batailles », comme la surnomment les Iraniens, voit des dizaines d'assauts se briser sur les lignes ennemies. Pour faire diversion et réduire la pression sur ses positions avancées, Saddam Hussein ordonne de reprendre « la guerre des villes ». Les raids se succèdent sur les centres urbains, atteignant leur paroxysme en février. Les troupes iraniennes finissent pourtant par traverser le Chatt al-Arab, le 18 janvier, et prendre la ville de Duayji. Cette manœuvre leur permet de progresser d'une dizaine de kilomètres à travers les défenses de Bassorah. Toutefois, écrasées par l'artillerie, les troupes iraniennes ne peuvent se maintenir, d'autant que l'armée irakienne engage ses réserves. La victoire défensive irakienne face aux « Karbala » marque un tournant dans le déroulement de la guerre. En avril 1987, l'épuisement de l'armée iranienne est tel qu'elle se révèle incapable de lancer l'offensive décisive qui finirait par emporter la décision.

L'INITIATIVE CHANGE DE CAMP

Bagdad reprend alors l'initiative. Conscient que son armée « nouvelle mouture » n'est pas encore pleinement opérationnelle, le *Raïs* ordonne d'accroître la pression sur Téhéran en intensifiant les raids aériens. Les bombardements sur les villes, les raffineries et les autres objectifs stratégiques se multiplient tandis que les attaques sur les pétroliers venant se ravitailler en Iran attisent encore un peu plus la tension dans le Golfe Persique. Les îles de Kharg et de Larak sont soumises à des bombardements. En riposte, le président Rafsandjani annonce que les préparatifs d'une nouvelle offensive « décisive » vers Bassorah sont sur le point de s'achever... Dans les faits, l'armée iranienne est passive et ne peut que subir. D'ailleurs, si Téhéran ne peut lancer que des attaques verbales, il n'en va pas de même pour l'Irak. Le début de l'année 1988 se caractérise à la fois par une nouvelle escalade dans la « guerre des villes », Téhéran étant touchée pour la première fois par un Scud modernisé, mais aussi par une reprise de la guerre terrestre, cette fois à l'initiative de l'Irak. En avril, Bagdad lance l'opération « Ramadan » en direction de la péninsule de Fao. Soutenue par 600 canons, l'armée régulière irakienne et les divisions de la Garde Républicaine lancent un assaut amphibie. La puissance de feu réunie par les Irakiens pulvérise les lignes adverses. L'attaque menée le 25 mai dans la région de Shalamcheh, au sud de Bassorah, est un autre succès ; au point que les Iraniens ne peuvent se maintenir sur le Chatt al-Arab et sont obligés de refluer. Dans le ciel, l'aviation irakienne

T-72 de la Garde républicaine irakienne dans les derniers mois de la guerre contre l'Iran. Cette machine est alors le blindé le plus moderne en dotation au sein des troupes mécanisées de Saddam Hussein. DR

profite de la faiblesse de son homologue iranienne et des défaillances des systèmes sol-air ennemis pour paralyser les mouvements de troupes. L'*Ayatollah* Khomeiny refuse pourtant d'accepter la nouvelle donne militaire. D'autant que la situation sur le front nord est loin d'être à son désavantage. Les Irakiens, dont l'essentiel du dispositif se concentre dans la région de Bassorah, sont en effet malmenés par les attaques des troupes iraniennes assistées de leurs supplétifs kurdes. C'est dans ce contexte qu'en mars 1988, les Irakiens bombardent six villages kurdes, dont Halabja, avec des armes chimiques – acide cyanhydrique et gaz moutarde. On dénombrera 5 000 victimes. Tandis que les Irakiens bloquent tant bien que mal les forces iraniennes dans le nord, ils continuent leurs offensives dans les autres secteurs du front. Le 19 juin, Mehran est conquise, une fois encore, avec l'aide de dissidents iraniens hostiles au régime Khomeyniste. Six jours plus tard, une opération aéroportée soutenue par l'emploi de gaz de combat chasse les Iraniens des îles Majnoun. Le nord du front connaît lui aussi une recrudescence des combats. Sur-place, les Irakiens finissent par obtenir un succès en récupérant la région de Mawat. Cette série de défaites force Khomeiny et ses lieutenants à se rendre à l'évidence : la situation militaire est bien mal engagée. Incapable de reprendre l'initiative, bousculée sur tous les fronts, malmenée sur le plan diplomatique, traumatisée par la destruction accidentelle d'un Airbus A300 par le croiseur américain USS Vincennes, menacée par les missiles sol-sol irakiens désormais capables d'atteindre Téhéran avec des charges chimiques, l'Iran envisage enfin le cessez-le-feu. Le 16 juillet 1988, l'*Ayatollah* accepte la résolution 598 adoptée un an plus tôt par le Conseil de Sécurité de l'ONU. En position de force, Saddam Hussein ne donne pas immédiatement suite à la proposition de Téhéran et ordonne la poursuite des combats. Une série d'offensives lancée les 22 et 24 juillet permet de récupérer les dernières positions encore occupées par les unités iraniennes mais aussi de prendre des gages en vue des futures négociations. Finalement, le 6 août, l'homme fort de Bagdad annonce l'arrêt des combats dans un discours télévisé. Le cessez-le-feu entre en vigueur le 20 août 1988. Dans les jours suivants, plus de 300 observateurs de l'ONU arrivent sur le terrain afin d'en contrôler l'application.

Un régiment blindé irakien équipé de T-62 monte à l'assaut des lignes ennemies.
DR

CONCLUSION

Le cessez-le-feu d'août 1988 clôt une « guerre-éclair » qui, au final, aura duré huit longues années. Avec 1 200 000 victimes, dont 300 000 à 400 000 Irakiens, le bilan humain est effroyable. Il s'agit d'une véritable saignée pour les deux nations qui sortent exsangues du conflit. D'un point de vue économique, le coût réel est difficile à évaluer mais les estimations des pertes financières tournent entre 500 et 700 milliards de dollars. Au-delà de ces chiffres astronomiques, à l'issue de la guerre, la situation géopolitique de la région porte déjà en elle les germes de futurs conflits. Au moment de l'offensive de septembre 1980, l'Irak possédait des réserves estimées à 30 milliards de dollars. Huit ans après, son endettement s'élèvera à plus de 100 milliards ! Construire la plus puissante machine de guerre du Moyen-Orient ne pouvait qu'asphyxier l'économie nationale. Dépendante à 90% des revenus du pétrole, l'Irak va rapidement se retrouver en difficulté, d'autant qu'une fois la guerre achevée, ses bailleurs de fonds saoudiens et koweitiens lui tourneront le dos. Les émirats n'honoreront pas leurs engagements financiers vis-à-vis de Bagdad, fournissant ainsi, pour le Koweït, un *casus belli* au *Raïs*. Le mariage d'une armée surdimensionnée et d'un pays endetté se révélera explosif et débouchera sur la guerre du Golfe de 1991. De son coté, l'Iran sort de cette guerre avec un profond traumatisme psychologique. Les attaques menées avec des armes de destruction massive vont pousser les successeurs de Khomeiny à se doter par tous les moyens possibles d'une arme apte à dissuader toute agression extérieure. Et quelle arme est-elle la plus efficace dans ce rôle que la bombe atomique ? ■

Résolution 598 des Nations Unies

Article 1 : Cessez-le-feu immédiat et retrait des forces armées sur les frontières internationales.
Article 2 : Mission d'observation de l'ONU pour vérifier l'application de ces mesures.
Article 3 : Libération des prisonniers de guerre.
Article 4 : Règlement global, juste et honorable sous l'égide du Secrétaire général des Nations Unies.
Article 5 : Non-intervention des autres États.
Article 6 : Institution d'un organisme impartial pour déterminer les responsabilités de l'ouverture des hostilités.
Article 7 : Évaluation des dommages de guerre et du coût de la reconstruction.
Article 8 : Examen de la stabilité et de la sécurité dans la région.

LE MYTHE DE LA GUERRE-ÉCLAIR

Écrit par un militaire, lieutenant-colonel en activité de la *Bundeswehr*, ce livre se propose de démontrer l'absence de conception de « guerre-éclair » ou « *Blitzkrieg* » lors de la campagne de France de 1940. Pur produit de la propagande[1], ce terme devait servir à justifier la supériorité allemande et les conceptions stratégiques hors du commun d'Adolf Hitler. L'ouvrage de Karl-Heinz Frieser ne retrace pas la totalité des opérations en France au cours de cette période, mais présente, à l'aide d'archives militaires allemandes et françaises et de nombreux témoignages, la genèse, la réalisation et l'exploitation de la percée de Sedan qui devait servir à bâtir ce mythe.

Ces recherches l'ont conduit à revenir sur un certain nombre d'a priori qui restent encore aujourd'hui très vivaces : les troupes allemandes n'étaient pas plus nombreuses que celles des Alliés. Les matériels français et anglais n'étaient pas inférieurs aux matériels allemands, ni en nombre ni en qualité. Les soldats français se sont bien défendus : 120 000 morts en six semaines, chiffre comparable, en proportion, aux hécatombes de 1914 où 450 000 soldats français devaient périr en cinq mois à cause, cette fois-là, de la conception tactique du moment : « l'offensive à tout prix ».

Pour l'auteur donc, il n'y a pas de principes de « guerre-éclair », mais seulement une « campagne-éclair ». Pourquoi ? Simplement parce qu'avant juin 1940, il n'y avait aucune théorisation de la « guerre-éclair », bien au contraire :

- Des troupes spécialisées peu nombreuses : l'armée allemande ne disposait que de 10 divisions blindées et 6 motorisées à côté de 147 autres qui alignaient 2,7 millions de chevaux !
- Aucun principe novateur spécialement conçu pour ce type d'opérations, les conceptions audacieuses appliquées dans cette campagne ayant été « théorisées » en Angleterre, en Union Soviétique et en France ;
- Une industrie de guerre en cours de développement nécessitant de faire des choix, en particulier au détriment de la marine, inapte à affronter celles des Alliés, et à sécuriser les approvisionnements en matières premières du *Reich* ;

À terme, le temps jouait donc contre l'Allemagne car l'Angleterre et la France deviendraient inévitablement plus fortes après avoir mobilisé leurs empires. Cette infériorité, bien comprise par Hitler, imposait d'attaquer au plus tôt. Le *Führer* envisageait même une attaque à l'ouest dès la fin 1939 mais il en fut dissuadé par ses généraux au regard de l'état des forces allemandes à l'issue de la campagne de Pologne : 50% de chars détruits ou endommagés, des stocks de munitions très bas, etc.

Tout au long des pages de ce livre, il nous est expliqué comment la nouvelle armée allemande terrassa la vieille armée française, alors considérée comme la plus puissante d'Europe[2], en moins de six semaines, sur un « coup de dés » magistral, bien aidée en cela par les Alliés dont le commandement, la conception des opérations et l'emploi des moyens dataient de la guerre d'avant !

Ainsi sont présentées, vues des deux côtés, les conceptions d'engagement, la réalisation de la percée allemande de Sedan et l'exploitation de cette même percée.

LES CONCEPTIONS D'ENGAGEMENT

Le plan d'opérations allemand va évoluer à partir de celui conçu par Schlieffen, utilisé en 1914, repris dès octobre 1940, jusqu'au « coup de faucille » de Manstein qui sera imposé par Hitler au haut-commandement. Il remet au goût du jour les conceptions de base des opérations militaires : effet de surprise, concentration des moyens au point faible de l'adversaire et liberté d'action. Ce plan, plus que hardi, s'appuie notamment sur le passage de 7 divisions blindées et 3 motorisées pour percer, en tête du dispositif allemand, au travers des Ardennes réputées impénétrables aux engins motorisés, et sur une manœuvre de diversion au nord pour attirer le gros des forces mobiles alliées. Si les Allemands s'organisent pour une guerre courte, la volonté alliée est de bétonner la frontière franco-allemande (au propre comme au figuré[3] : le haut-commandement privilégie pendant la drôle de guerre l'édification d'ouvrages défensifs à l'entraînement au combat des unités) dans le cadre d'une défense ferme, afin de monter en puissance. Face au plan « Schlieffen », le général Gamelin prévoit la manœuvre « Dyle » en Belgique et son extension « Breda » nécessitant plus de troupes et

qui, comble d'hérésie conceptuelle, va « consommer » la seule réserve stratégique prévue pour contre-attaquer dans la zone de Sedan. L'armée française préparée pour un combat de défense statique se retrouve engagée dans un combat offensif de rencontre face à la manœuvre de diversion allemande ! Enfin, il n'existe pas de commandement interalliés, ce qui fut pourtant l'un des éléments de victoire en 1918.

LA RÉALISATION DE LA PERCÉE DE SEDAN

Dans cette partie de l'ouvrage sont retranscrites les tensions internes au sein du haut-commandement allemand et les soucis du groupement blindé de Kleist pour se frayer un passage dans les Ardennes, réalisant un magnifique embouteillage de près de 400 kilomètres sur les axes y menant. Malgré un terrain défavorable, le passage de la Meuse sera presque « une formalité » en raison d'une faible résistance française et de l'effet de l'utilisation de l'aviation d'appui tactique. Du côté adverse, les difficultés de transmission ne permettront pas de se rendre compte suffisamment tôt du danger qui se profilait alors que les meilleures troupes alliées se précipitaient dans le piège belge. Les différentes tentatives de contre-attaques face aux têtes de pont sur la Meuse seront des échecs. L'auteur y mentionne aussi les conditions différentes d'utilisation de l'aviation et de l'artillerie antiaérienne.

L'EXPLOITATION DE LA PERCÉE

le général Guderian, qui prône depuis plusieurs années l'utilisation massive des chars associée à l'appui tactique fourni par l'aviation, sait que ses théories sont en jeu, ce qui le conduira, et avec lui les commandants de divisions blindées, vers une « fuite en avant », ordonnant sans arrêt de déborder les résistances et de continuer à progresser pour ne pas être ralenti. Dans son « histoire de la Deuxième Guerre mondiale » (Paris, Fayard), Liddell Hart écrira à ce sujet : « *Guderian et ses hommes remorquèrent l'armée allemande et furent ainsi à l'origine de la plus éclatante victoire de l'histoire moderne* ». Un chapitre est aussi consacré à l'ordre d'arrêt des blindés allemands qui permit les évacuations de la poche de Dunkerque. Face aux percées des *Panzer*, les contre-attaques des chars alliés se feront soit à la vitesse de l'homme au pas en accompagnement d'unités d'infanterie, soit de manière autonome, par petites unités et sans envergure. Les grandes formations blindées, créées pour la circonstance et de toute urgence, n'ont jamais manœuvré groupées. Les Alliés se montreront incapables de mener des actions d'urgence efficaces. Le remplacement du général Gamelin, dix jours après le début de l'offensive, par le général Weygand rappelé des « colonies » donnera le coup de grâce à toutes velléités de contre-attaque de grande ampleur. Enfin, l'auteur ne cache pas que la chance était aussi, au cours de cette campagne, du côté allemand en nous exposant plusieurs situations qui auraient pu dégénérer en faveur des Français. Mais la chance ne sourit-elle pas qu'aux audacieux ?

La force de cet ouvrage est de nous faire vivre à tous les échelons de commandement et jusqu'au niveau des combattants la folle percée de Sedan, cette étude restant essentiellement militaire. Bénéficiant d'une rédaction claire et d'une traduction de qualité, ce livre de 450 pages, possédant de nombreuses cartes très détaillées, s'adresse à un vaste public ; c'est peut-être là la raison de son succès. Traduit dans plusieurs langues, il a obtenu plusieurs récompenses. Même si certains sujets portent à polémique (paternité et date de conception du plan final, origines et raisons de l'ordre d'arrêt des *Panzer* devant Dunkerque, etc.) ou qu'une étude politico-sociale franco-allemande de l'époque aurait pu être ajoutée, la démonstration est efficace. Le mythe de la « guerre-éclair » y est méticuleusement sapé. Celui-ci devait d'ailleurs faire beaucoup de mal à l'Allemagne au moment de l'assaut sur la Russie car, à l'inverse des Français, les Soviétiques allaient conduire une défense mobile qui émoussera les « pointes blindées » ennemies et qui se conclura, quatre ans plus tard, par l'écrasement du *Reich*.

[1] Ironiquement le terme de « Blitzkrieg » est apparu pour la première fois à l'été 1940, sous la plume d'un journaliste britannique œuvrant pour l'un des plus grands quotidiens d'Outre-Manche. Il sera bien vite repris par les propagandistes berlinois et consorts. (Note de la rédaction)

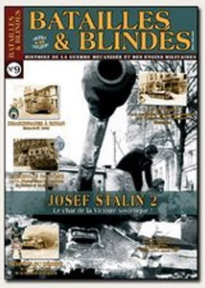
[2] En 1939, le général Weygand prononça un discours dans lequel il disait : « l'Armée française a une valeur plus grande qu'à aucun moment de son histoire ; elle possède un matériel de première qualité, des fortifications de premier ordre, un moral excellent et un haut-commandement remarquable. ».

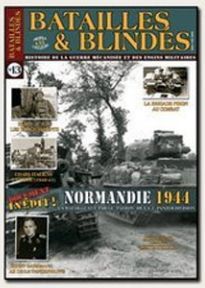
[3] En 1938, le général Chauvineau publiait « une invasion est-elle encore possible ? », préfacé longuement par le maréchal Pétain (chose rare à l'époque), vantant les mérites du front continu et qui s'opposait aux idées du colonel de Gaulle.

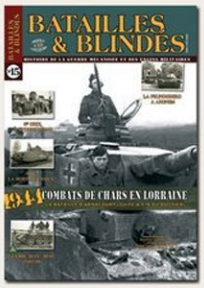
Karl-Heinz Frieser
" Le Mythe de la Guerre Éclair."
La Campagne de l'Ouest de 1940.
édition Belin, 2003
480 pages.

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !

Les anciens numéros sont servis dans la limite des stocks disponibles et par ordre chronologique des commandes. Les abonnements ne comprennent pas les numéros hors-séries







NUMÉROS DISPONIBLES

N°6
- En guerre aux côtés de Leclerc
- Panzerjäger Nashorn – Dernier d'une longue lignée
- Chusito ! Les tactiques antichars japonaises
- Mourir pour Wypolsowa (1941-42)
- Les chars « duals » de l'Armée française
- Theodor Eicke, un soldat comme les autres ?

N°7
- La SS-Totenkopf dans l'enfer de Targul
- T-35, le géant des steppes (1e partie)
- Char lourd ARL 1937
- Le conflit indopakistanais de 1971

N°8
- Pacte de Varsovie – Le plan d'invasion de 1964
- Sherman « Tulip » - Les fleurs du mal
- Sturmtiger, la démesure à l'état brut !
- Il faut sauver le soldat Lynch ! (Mortain, août 1944)
- T-35, le géant des steppes (2e partie)
- La Panzer-Abteilung z.b.V. 66

N°9
- Le cimetière des éléphants (Orel-Koursk – 1943)
- Le dernier combat de la « Tawakalna »
- « Josef Stalin 2 » - Le char de la victoire (1e partie)
- La 11. Panzerdivision à l'été 1944
- T-34 allemands en Italie !

N°10
- T-34/57 sur Kalinine – Hiver 1941
- NVA – Histoire de « l'autre » armée allemande
- La Panzerauto Romfell
- Le régiment la Chaudière en Normandie
- Biographie : Kurt « Panzer » Meyer
- La 1/501 RCC au combat à Écouché

N°11
- L'URSS et le lend lease
- La motorisation de l'armée belge (1914-40)
- La guerre des mondes ou le cauchemar afghan (1979-89)
- Les JS-1 et JS-2 au combat – (2e partie)

N°12
- Christie's Tracks - De Rock Island à Kubinka
- La 1e Division Blindée polonaise au combat !
- La Kampfgruppe Peiper dans les Ardennes
- « Nordwind » - Dernière bataille pour Strasbourg
- 1917, Berry-au-Bac - (1e partie)
- La Guerre des Mondes – (2e partie)

N°13
- Normandie 1944 - La bataille vue par le « patron » de la 2. Panzer
- La brigade Piron au combat !
- Fox killed in the open ground - Libye 1940-41
- Ernst Barkmann - As de la Panzerwaffe
- 1917, Berry-au-Bac - (2e partie)

N°14
- Mai 1940, Rommel s'impose sur la Meuse
- Fox killed in the open ground - Libye 1940-41 (2e partie)
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie
- Le 13/18 Hussars au combat
- « Tiger Jack » contre le Baron, la libération de Nancy

N°15
- MBV, la mort sur rails
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie (2e partie)
- « Preux demeurons », le 6e GRDI à Stonne
- « Tiger Jack » contre le Baron, suite et fin
- Iran-Irak 1980-88

NUMÉROS HORS-SÉRIE

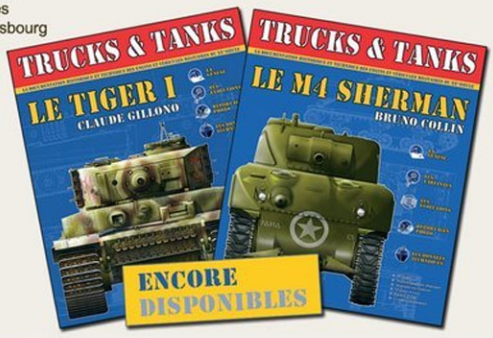
N°2 - Daguet
- « Je boute avant ! »
- Le 1er escadron au combat
- Le « Journal de Marche » du « 3.18 »
- La Division Daguet

N°3 - 6e GRDI NOUVEAU
- 1935-1939 : le 6e GAM à Compiègne
- Le 6e GRDI et la « Drôle de Guerre »
- Mai 1940 : les combats de Stonne
- Les combats de juin 1940
- Les escadrons d'Estrées et Kaminski

TRUCKS & TANKS

N°1 - Le M4 Sherman

N°2 - Le Tiger 1



BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°17** inclus.
France : **35.00 euro** - UE, Suisse et DOM-TOM : **40.00 euro** - Reste du monde : **45.00 euro**

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-contre au prix de **8.00 euro** pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

☐ Oui, je souhaite recevoir le deuxième hors-série de Batailles & Blindés sur l'**Opération Daguet**.
France : **12.50 euro** - UE, Suisse et DOM-TOM : **16.50 euro** - Reste du monde : **20.00 euro**

☐ Oui, je souhaite recevoir le troisième hors-série de Batailles & Blindés sur le **6e GRDI**.
France : **12.90 euro** - UE, Suisse et DOM-TOM : **16.50 euro** - Reste du monde : **20.00 euro**

☐ Oui, je souhaite recevoir les numéros de Trucks & Tanks cochés ci-contre au prix de (par exemplaire)
France : **16.00 euro** - UE, Suisse et DOM-TOM : **17.50 euro** - Reste du monde : **19.00 euro**

☐ N°6
☐ N°7
☐ N°8
☐ N°9
☐ N°10
☐ N°11
☐ N°12
☐ N°13
☐ N°14
☐ N°15

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (Facultatif) : .....

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal ☐ Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bancaire

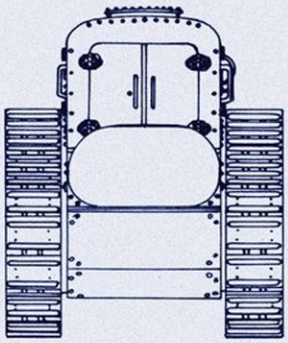
VISA EUROCARD MasterCard

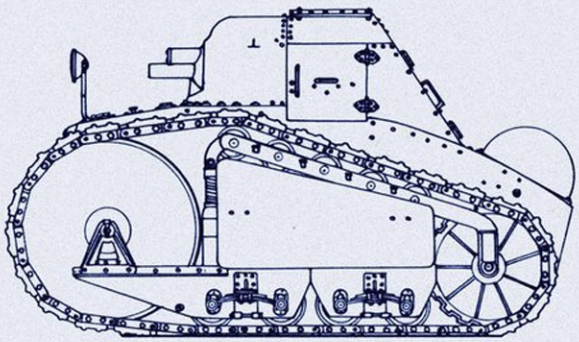
Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

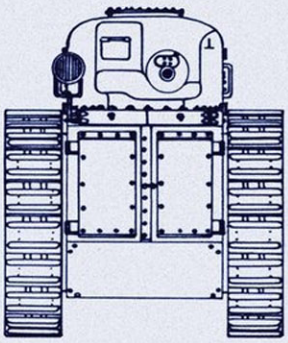
Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

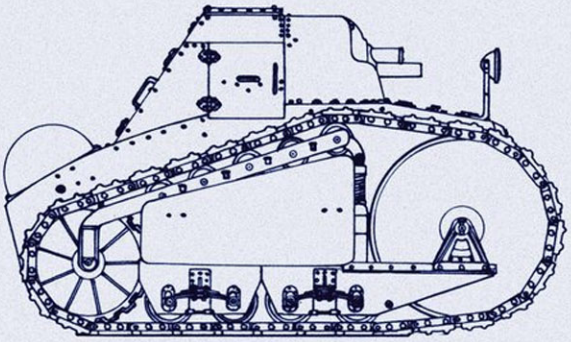
Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

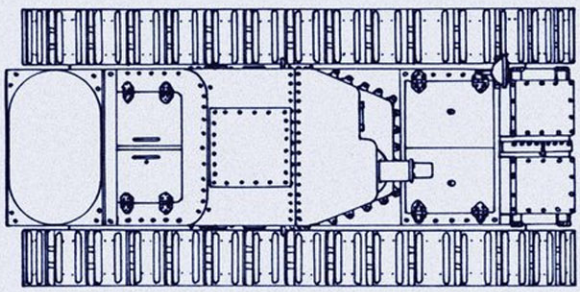
CARAKTERE - Service des abonnements - 306. avenue du Prado -13008 Marseille - France











Armement : 1 canon de 75mm et 1 mitrailleuse
Poids : 8 tonnes
Équipage : 2 hommes

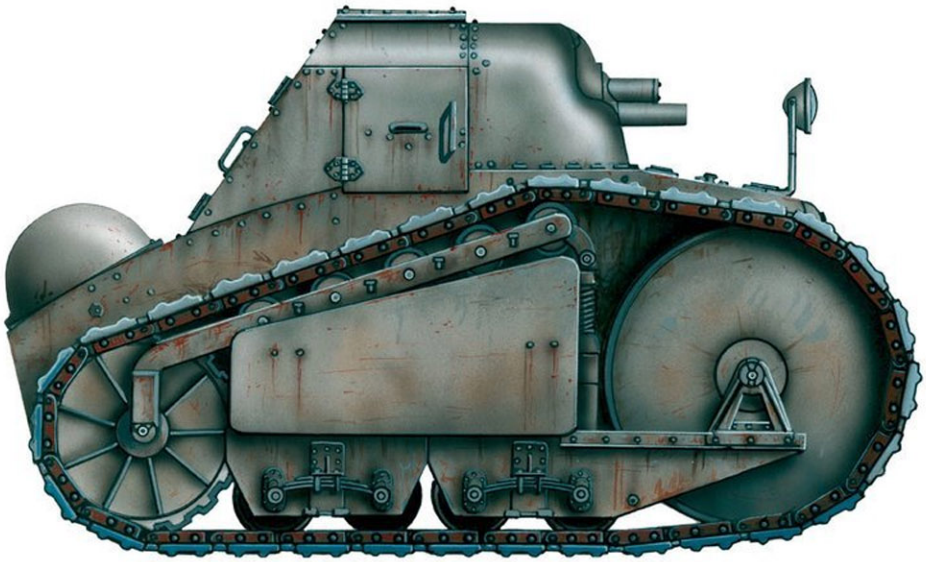
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

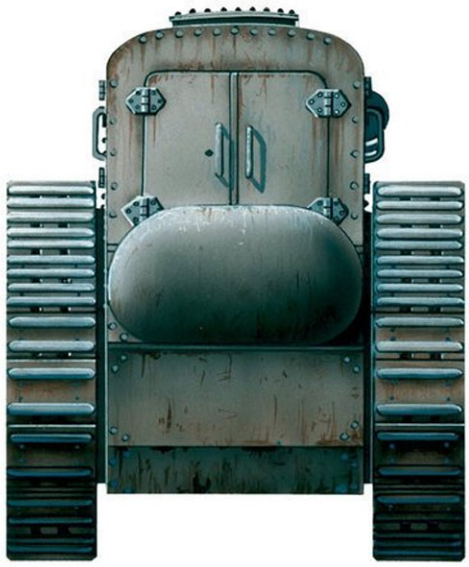
PLANS AU 1/48

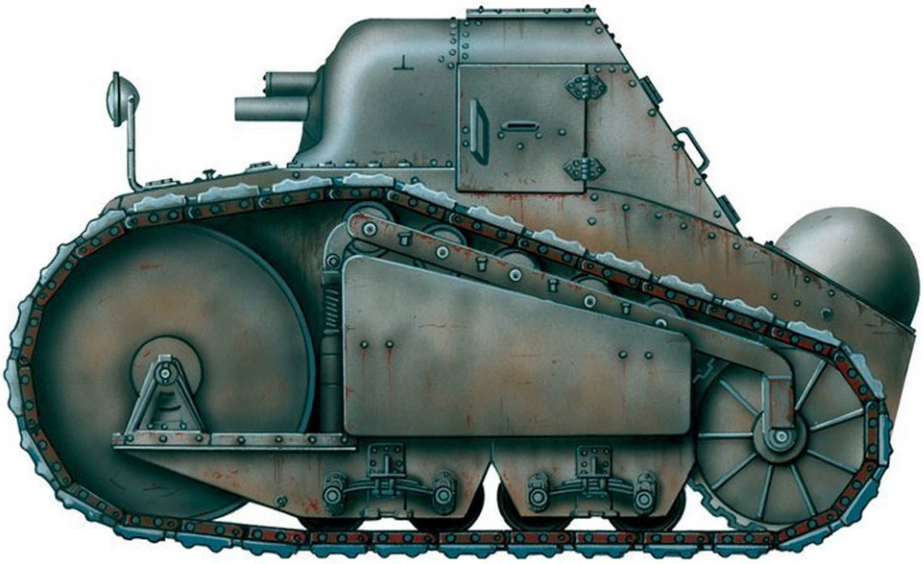
CHAR PEUGEOT (1918)

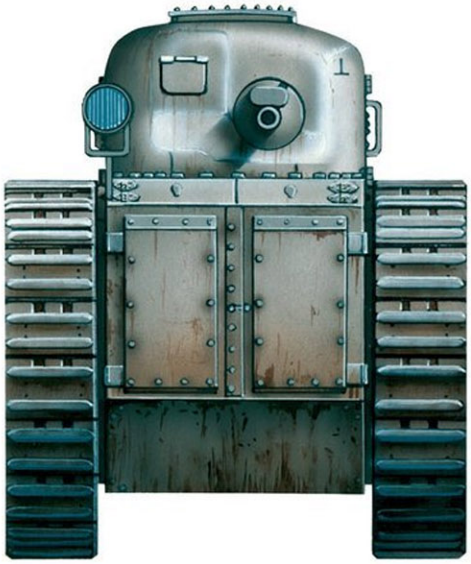
Développé par le capitaine Étienne Oehmichen (1884-1955), ingénieur ayant servi dans l'Artillerie Spéciale, le char Peugeot est un blindé léger de type FT. Grâce à l'expérience acquise par son concepteur, cette machine intègre plusieurs améliorations par rapport au Renault FT, en particulier une protection plus élaborée et une suspension plus performante. Bien que donnant satisfaction, le char Peugeot ne fut jamais produit en série. À noter qu'au palmarès des inventions d'Étienne Oehmichen on peut aussi citer l'hélicoptère (en 1921, notre homme s'envolera dans sa première voilure tournante, durant une minute et à une dizaine de mètres de haut), la dynamo servant à l'éclairage des voitures, le stroboscope électrique, une caméra capable de saisir mille images à la seconde ou encore le canon à air comprimé ! Cette inventeur génial achèvera sa carrière au sein du Collège de France où il sera le premier titulaire de la chaire de mécanique anatomique.

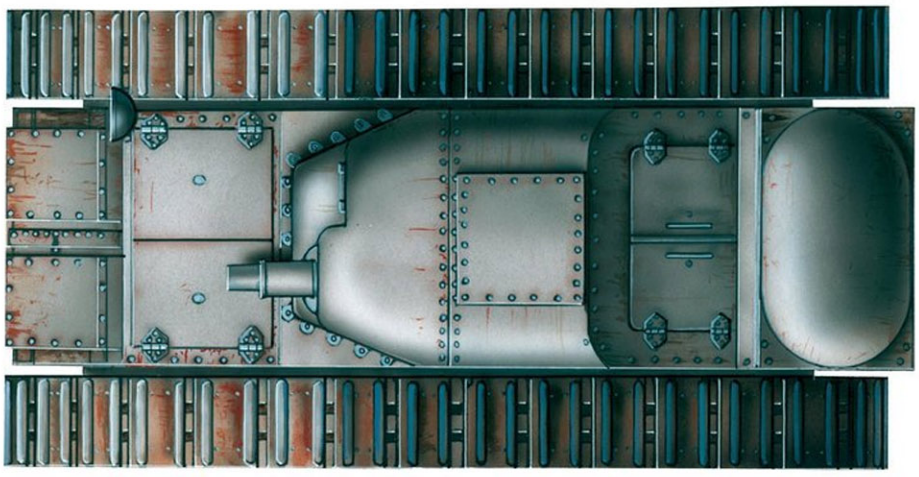
Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle !









Char Peugeot
1918

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006